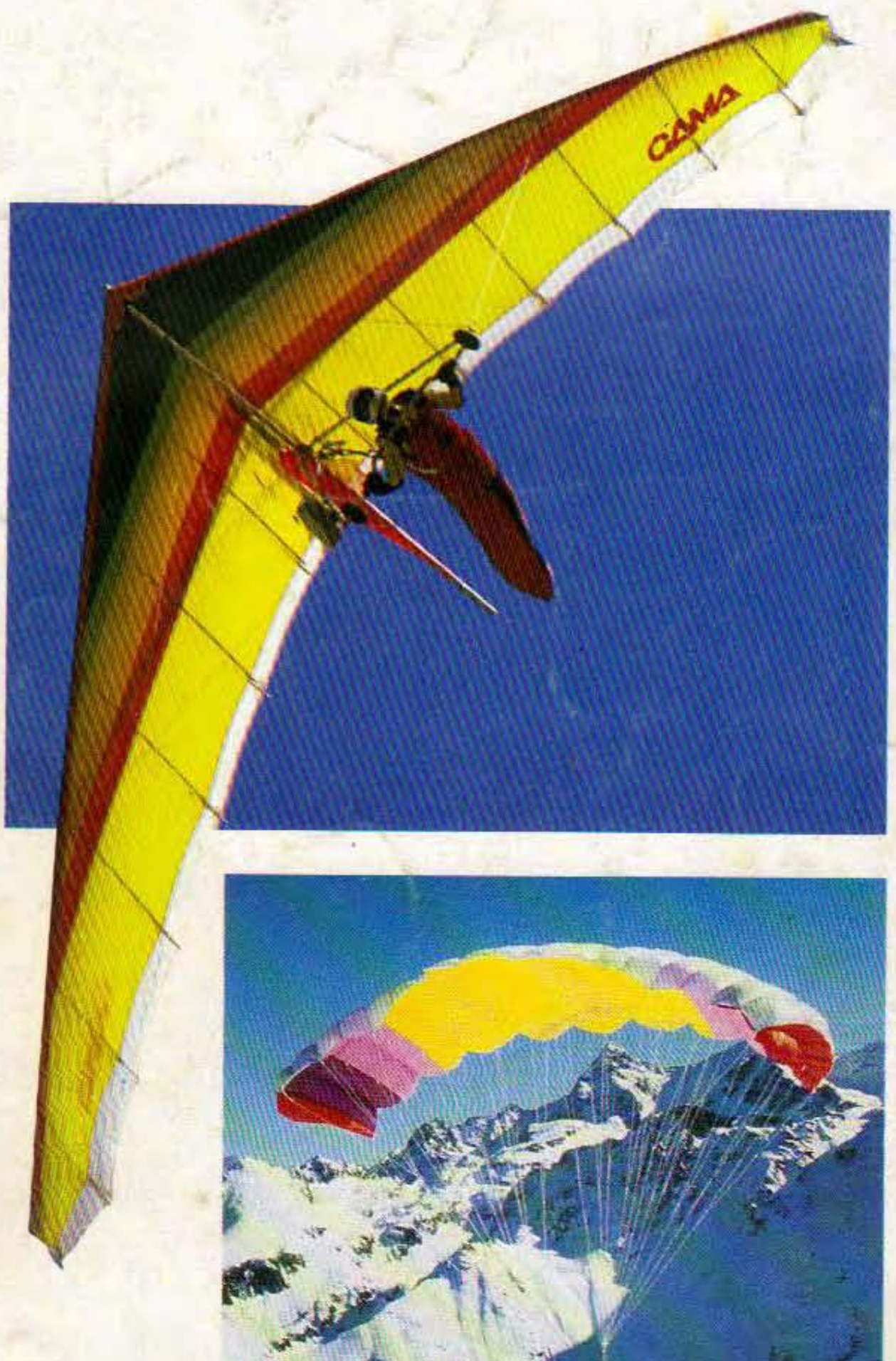
ailes MAGAZINE

LE 1er TOUR DU MONDE EN ULM

TOUT SAVOIR SUR PARAPENTE, DELTA, ULM, AULA







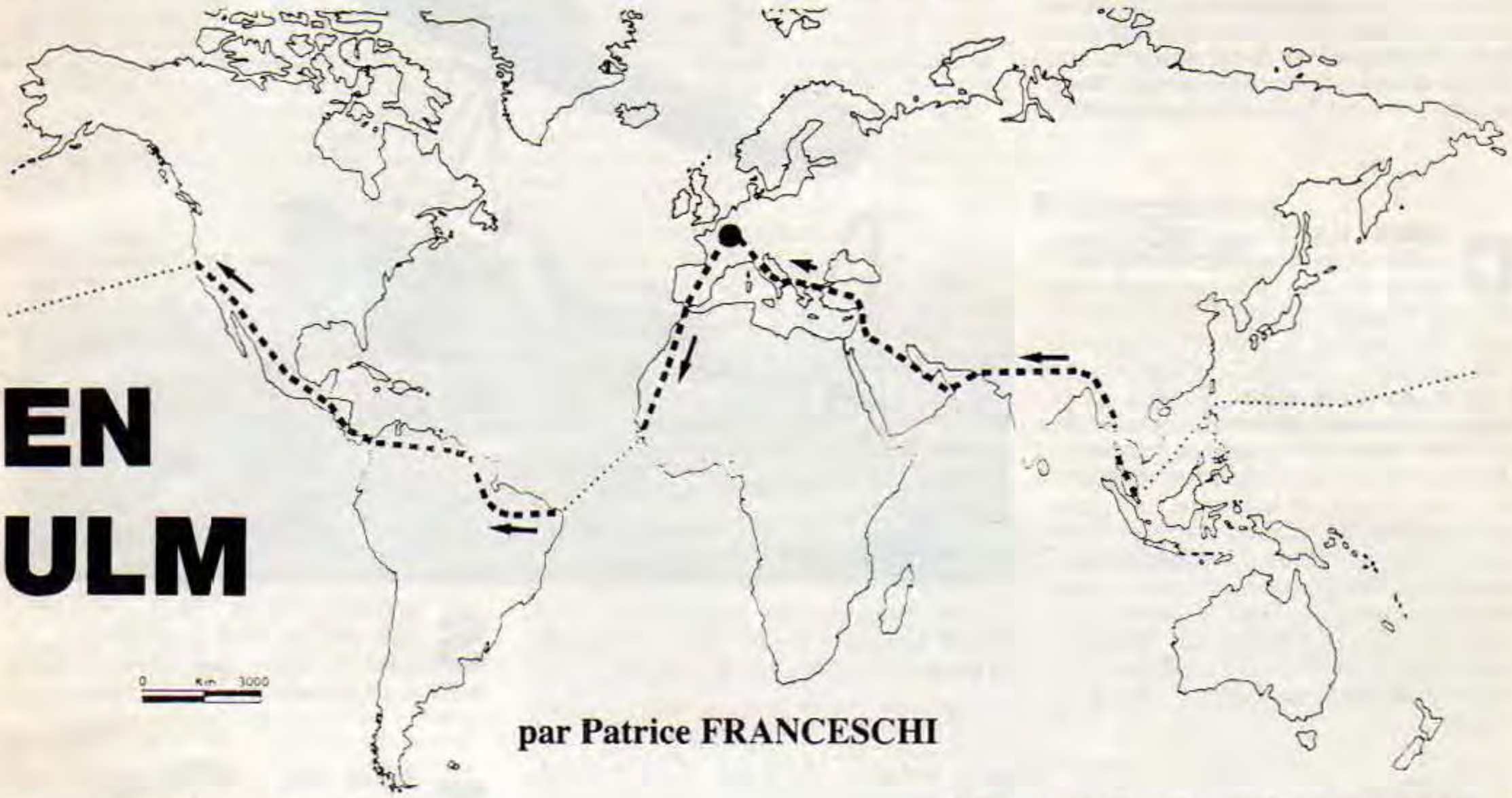
SPECIAL SALON

M 1874 - 34 - 35,00 F

3791874035003 00340

N°34 - JUIN 1987
FRANCE 35 FF - SUISSE 11 FS - BELGIQUE 256 FB

MON TOUR DU MONDE EN ULM



par Patrice FRANCESCHI

L'exploit de Patrice Franceschi : le 1er Tour du Monde en ULM. 40 000 km en deux ans et demi, 34 pays survolés : France La Ferté-Alais (29-09-84), Espagne (10-1984), Maroc (11-84 à 02-85), Mauritanie, Sénégal, Brésil (04-85), Guyane Française, Surinam, Guyana, Venezuela, Colombie, Panama, Costa Rica, Nicaragua, Salvador, Guatemala, Mexique (08 à 09-85), USA (10 et 11-85), Singapour (01-86), Malaisie, Thalande, Bangla Desh, Inde, Emirats, Qatar (10-86), Bahrein, Arabie Saoudite, Jordanie (12-86), Syrie, Turquie (01-87), Grèce (02-87), Italie (03-87), France La Ferté-Alais (25-03-87) et hippodrome de Saint-Cloud le lendemain. - Ouf !

Patrice vient à peine d'achever son raid de deux ans et demi en ULM autour de la Terre : 34 pays traversés, des vols au-dessus de l'Europe, de l'Afrique, des Amériques du Sud, Centrale et du Nord, du Sud-Est asiatique, de l'Inde, du Moyen-Orient et de la Turquie ! En exclusivité pour Ailes Mag et pour illustrer cet exploit qui vient de démontrer que les ULM ne sont plus des sous-aéronefs, notre ami vous offre en avant-première des extraits du fabuleux bouquin qu'il va faire paraître en septembre prochain chez Laffont. - Rêvez : vous voici en ULM aux autres bouts du Monde !

En page opposée :

Eté 1985 : en vol aux abords de la capitale du Panama.

Novembre 1986 : au-dessus du désert de l'Arabie Saoudite. L'importance des reliefs et la chaleur ambiante donnent une vague idée des difficultés aérologiques du coin !



LA MACHINE

ULM 3 axes *Sirocco* d'Aviasud Engineering ; 133 kg de masse à vide ; moteur Rotax 377 de 35 cv ; vitesse moyenne de croisière 80 km/h ; distance franchissable 350 km ; plafond pratique 4 000 m. (Voir : *Tous les ULM disponibles*, 3 axes monoplaces.) Equipé radio VHF et parachute. "C'était à l'époque, le monoplace qui me semblait le meilleur en 3 axes, en dit-il aujourd'hui. Mais sa construction peut laisser à désirer en de nombreux domaines, tous mineurs mais qui, ensemble, peuvent en faire une machine à ne pas mettre entre toutes les mains et qui exige une maintenance très soigneuse. Il est également dommage que ses constructeurs, par des méthodes de vente à trop courte vue, aient manqué le véritable décollage économique de cet appareil."

LE SPONSOR

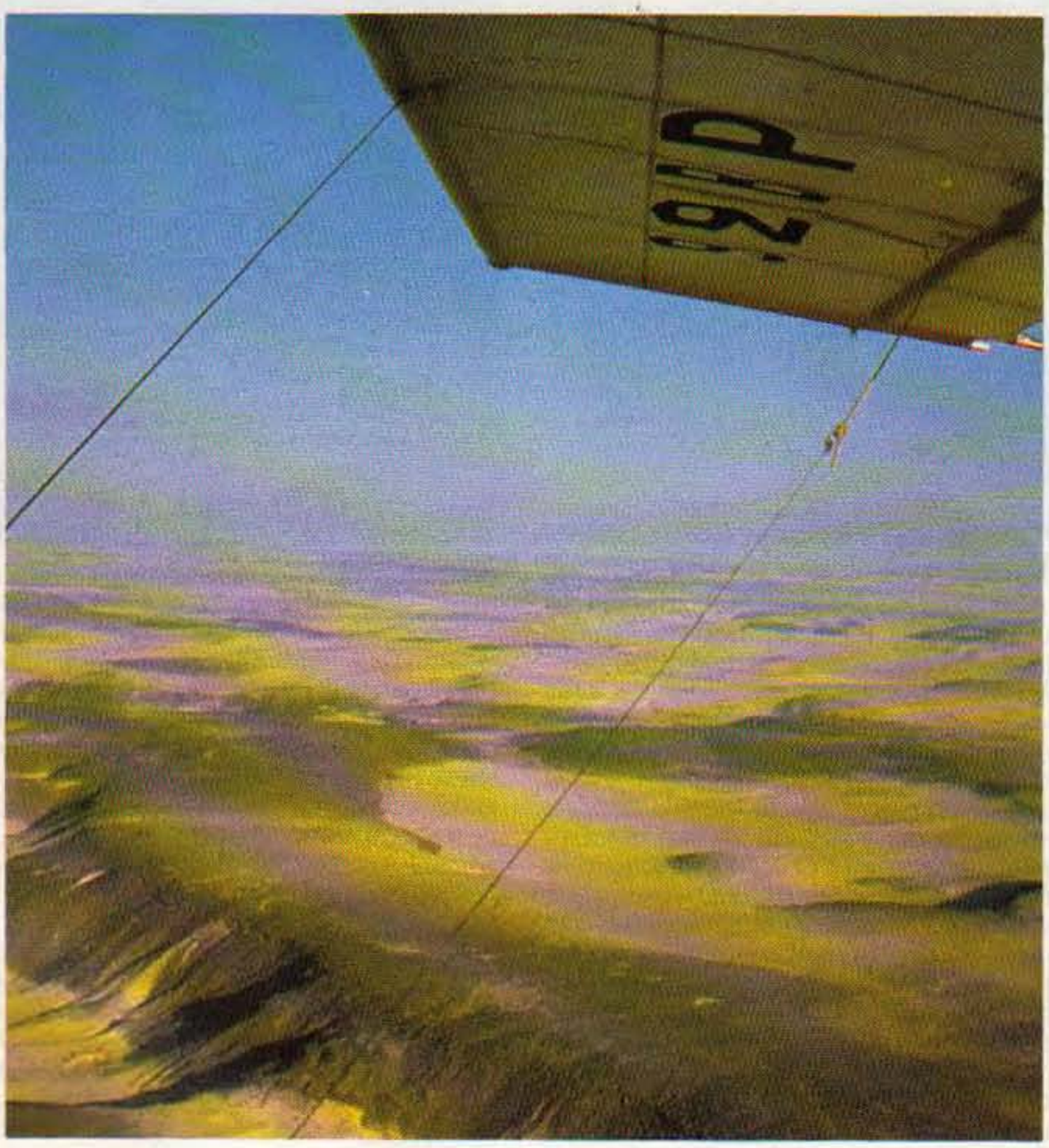
Adidas. Vaut d'être cité à l'ordre de la Nation ulmiste pour avoir cru (et misé juste) sur l'ULM à une époque où personne n'y croyait plus, après les morts du Grand Prix de France 1983 et l'étouffade qui s'ensuivit dans les médias et sur les chaînes télévisuelles. Numéro 1 mondial des équipements de sport. Pour le parrainage de ce 1er Tour du Monde en ULM, Adidas s'est vu décerner la mention spéciale dans la catégorie Exploits au Phénix du Sponsoring et du Mécénat, à Cannes, en novembre 1986.

L'HOMME

Patrice Franceschi est né le 18 décembre 1954 à Toulon (Var). Marié avec Marianne qui, dit-il, lui a servi tout au long de son périple de "copilote à terre" : un enfant, Nathalie : elle avait 6 mois au départ de papa et 3 ans à son retour. Profession : grand reporter et écrivain. De 1973 à 1984, Patrice a effectué des reportages et des voyages au (très) long court à travers la planète entière. Il est l'auteur de cinq livres sur les Pygmées, l'Indien d'Amazonie, l'exode vietnamien et la guerre en Afghanistan. Ce dernier, *Un capitaine sans importance*, publié en avril 1987 chez Robert Laffont, se taille déjà un remarquable succès. A.Y. Berger et Richard Courage qui l'ont lu avec avidité ne tarissent plus d'éloges sur ce roman au style d'une rare qualité, qui retrace l'histoire d'un militaire russe embarqué du mauvais côté d'un conflit de partisans d'un autre temps et d'un autre siècle, face à une armée de métier aux armes ultra-modernes fourvoyée dans une guerre sale. Patrice écrit actuellement son *Odyssée du Bravo-Papa*, relatant son tour du Monde en ULM, qui doit paraître en septembre chez le même éditeur (voir publicité en nos pages et conditions spéciales pour les lecteurs d'*Ailes Mag*).



Photos P. FRANCESCHI - Agence SYGMA



Tanger, octobre 1984.

Tanger, ville internationale, n'est plus. Tanger, ville du grand Socco de Kessel, des plaisirs interdits, de la contrebande et des mille mystères, appartient au passé. De ce Tanger de la grande époque aventureuse, il ne reste que la casbah toute blanche sous le soleil, les vieilles maisons lasses et désuètes qui après tant de splendeurs attendent une mort paisible au milieu d'un siècle qui ne leur convient plus. Il n'en reste que le petit Socco, fatigué d'avoir souri à trop de touristes et les odeurs épicées peut-être... Et il reste le vent violent venu du Détroit de Gibraltarê. Celui-là me nargue cinq jours. Atteignant jusqu'à près de 100 km/h. Il paraît que parfois, il empêche les Boeing de s'aligner sur la piste de l'aéroport et les contraint à s'en repartir vers des cieux plus cléments. Ce vent est un bougre sans pitié ! Marc Lebeaupin qui nous attendait depuis des semainbes, nous a logés dans sa maison près de la casbah, mais je n'ai trouvé aucun abri pour l'ULM. Le hangar du petit aéroclub aurait bien convenu. Il est, hélas, rempli de soldats qui y couchent, dieu sait pourquoi. J'ai dû amarrer l'appareil à l'extérieur, contre un mur, face à ce damné vent, pour le protéger, stabilisateur et dérive démontés. A quelques mètres de là gisent plusieurs avions endommagés, abandonnés à leur triste sort. Je n'aime pas la vision de ces carcasses démantibulées. Elle avive mon appréhension comme un présage de malheur.

Trafic de radio !

Je suis inquiet. Parce que je ne sais pas ce que ces flics dépenaillés fabriquent avec la radio qu'ils m'ont confisquée. Et parce que mon pauvre ULM fait des heures supplémentaires... Malgré le mur de protection et les cordes d'amarrage, le vent parvient à le secouer dangereusement. Il encaisse là l'équivalent de plusieurs vols et je ne m'en réjouis pas. A le voir ainsi frémir des ailes, je préfère l'imaginer impatient de décoller, de repartir, piaffant comme un cheval nerveux.

Enfin, le sixième jour à l'aube, le vent s'apaise. Je me présente aussitôt aux policiers :

- Ma radio, s'il vous plaît, je décolle tout de suite.

Je remercie du bout des lèvres et rejoins l'aérodrome au plus vite. Après cinq jours de vent consécutif, j'ai peine à croire que celui-ci va demeurer longtemps au-dessous de 15 noeuds 28 km/h. Rapide visite prévol et je lance le moteur. Dans quelques minutes, je serai en l'air. Premier vol sur la terre africaine. Je sens mon enthousiasme revenir au galop. Casque sur la tête, je branche la radio. Mais dans mes oreilles, je ne perçois pas le moindre grésillement. Etonné, j'examine la radio d'un peu plus près. Et retiens mal une colère naissante. Le bouton du circuit est sur ON et les batteries à plat. Ces abrutis de flics ont joué avec l'appareil et oublié de le remettre sur OFF ! Je saute à terre en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire et cours de ce pas leur dire ma façon de penser. A cause de leur sottise, je risque d'être à nouveau bloqué ici ou de partir avec un vent violent. Car ce dernier reprend déjà des forces et jamais la tour ne me laissera partir sans contact avec moi. Au Maroc, plan de vol obligatoire. Les policiers jouent les purs innocents quand je leur brandis la radio sous le nez :

- Ah, nous, on n'a pas touché, hein ! Sûrement vous avez fait une erreur avec votre machine.
- Ben voyons !

Inutile d'ajouter autre chose devant tant de mauvaise foi. Le mal est fait. Je fonce plutôt au bureau des vols où je sais trouver une prise de 220 volts. Coucou, me revoilà, permettez que je branche ma radio et son chargeur. Une heure plus tard, j'estime disposer de suffisamment de potentiel pour mon trafic jusqu'à Fez. Cela suffira jusque là.

Je grimpe à nouveau dans l'ULM. Avant le décollage, rapide mise au point technique avec Daniel. Compte tenu des vents, je ne suis pas absolument certain de pouvoir parcourir d'un seul trait les 250 km qui me séparent de Fez. Aussi, ai-je prévu de me poser quelque part dans la nature, à mi-chemin, sans rien dire à personne. Avertir qui que ce soit de cette halte, équivaudrait à un refus presque certain. J'en ai eu la conviction en testant les autorités de l'aéroport. Personne ne prendra la responsabilité de me laisser atterrir hors d'un terrain et tous se fichent bien de mes contraintes techniques. Dans l'hypothèse où l'on me demanderait quelque chose une fois au sol, je compte répondre que mon moteur chauffait dangeureusement et que j'ai donc été contraint à un atterrissage d'urgence. Raison a priori imparable. Nous avons retenu le bourg de Souk-el-Arba, ou plutôt ses environs. La région devrait fournir suffisamment d'endroits convenables.

- J'essayerai de me poser près de la route Fez-Tanger, dans un coin dégagé, dis-je à Daniel. Comme ça, tu ne pourras pas me manquer en passant.
- Parfait, je pars de suite après toi et 20 km après Souk-el-Arba, je commence à te chercher.
- De toute manière, j'essayerai de te contacter à la radio. On garde 123.45 comme fréquence.
- D'accord, mais je doute qu'on puisse se joindre. Les résultats n'ont pas été très concluants jusqu'à présent.
- Je sais bien, c'est pour ça que je compte plutôt sur tes yeux...

Un atterro dans une cour d'école

Il a de bons yeux, Daniel, surtout avec ses lunettes, et je quitte Tanger sans inquiétude de le perdre. Grosses turbulences dès le premier quart d'heure. Cependant, je jubile. Mon voyage africain a commencé, le beau temps se maintient, je grimpe allègrement à 3 500 pieds 1 070 m et l'Atlantique resplendit un long moment sur ma droite. Puis je pique à l'intérieur des terres. Au loin, j'aperçois les sommets pointus du Rif, semblables à un vestiaire de chapeaux chinois. Deux heures plus tard apparaît Souk-el-Arba. Peu avant la ville, je repère un large espace vide bordé de bâtiments en dur. Le lieu semble idéal, bien plat, et situé en bordure de la route. J'y vais néanmoins précautionneusement, assurant ma sécurité au maximum. Je me pose au plus court et une fois à terre, continue de rouler en direction de la route, l'esprit tranquille. Il ne s'agit plus que d'attendre Daniel et pas un seul uniforme ne se profile à l'horizon.

Mais je n'ai pas même coupé le moteur, que de toutes les bâtisses environnantes, jaillit soudain une marée humaine indescriptible, un véritable fleuve rompant ses digues. Des centaines de gamins gesticulant et hurlant courent vers moi, leur djellabah au vent. Je viens d'atterrir dans la cour d'une école !

La ruée vociférante est bientôt à 10 m. Abasourdi, j'ai déjà bondi de l'ULM, prêt à tout, m'attendant au pire. Mais je comprends vite qu'on en veut seulement à ma drôle de machine. Ivres d'excitation et de curiosité, s'entraînant les uns les autres, les gosses s'accrochent aux ailes, marchent sur le stabilisateur, se suspendent aux câbles. Je m'interpose de tout mon poids, mais comment faire pour stopper pareille hystérie ? J'aime les rencontre humaines mais, par dieu, il advient parfois qu'elles ne répondent pas aux attentes ! J'ai beau m'époumonner, menacer, impossible de faire entendre raison à ces diables déchaînés. Ils vont me réduire l'ULM en un tas d'allumettes ! J'avise quelques têtes plus mûres, émergeant de la houle





des tignasses et leur crie de bien vouloir m'aider à mettre un peu d'ordre dans cette pagaille.

Dans l'instant, de solides bâtons apparaissent entre les mains des adultes et une volée de coups s'en va pleuvoir dans les jambes des malheureux mioches. Par ici, on ne semble pas plaisanter avec l'autorité... Devant tant de persuasion, la marmaille s'égaille comme un banc de sardines affolé par l'intrusion d'un requin, mais se reforme à peine les bâtons rentrés sous les djellabahs. Et de nouveau, c'est à qui tirera le plus fort sur les câbles ou à qui pourra dire qu'il a palpé le ventre de la bête volante. Je tourne autour de la machine comme un derviche en transes, écartant les mains, les corps maigres, sans pouvoir cesser une seconde cette



1986 : la Thalande, ses reliefs et sa végétation. - Pas si "vachable" que ça, le Sud-Est asiatique !

La dangereuse passe de Taza

Daniel apporte immédiatement un jerrycan, riant de ces mésaventures, et en un temps record, je suis prêt à décoller. Le grondement du moteur éloigne les derniers audacieux mais il faut encore chasser deux ou trois ânes qui flemmardent sur ma trajectoire avant que je ne me retrouve dans le ciel, libre enfin. Je musarde jusqu'à Fez par un ciel clément, pénétrant les premiers reliefs des terres marocaines. Mon moustique se comporte bien et c'est à peine si je dois toucher au manche pour le guider.

Le lendemain, nous quittons Fez, à peine entrevue, pour Taza, sur le chemin de l'Algérie. Tronçon dangereux. A Tanger, un pilote d'hélicoptère m'a mis en garde : "La passe de Taza est un sale coin. Beaucoup de turbulences orographiques. C'est l'endroit le plus venteux du Maroc avec Tanger. Méfiez-vous et montez le plus haut possible." Message reçu 5 sur 5. Je m'installe dès le départ en palier à 9 000 pieds 2 745 m et n'en bouge plus. Beau temps aujourd'hui encore. A peine quelques cumulus isolés dans un ciel pastel, très tendre. Sous moi, les collines arrondies ont l'apparence de boules d'ivoire polies par le temps, piquetées des taches sombres de quelques villages couleur de limon. Puis, lentement, ces reliefs prennent de l'ampleur, du souffle, se transforment en vraies montagnes aux pentes plus dures, ocres et mauves dans la lumière crue. La passe de Taza se devine alors, loin devant, comme la blessure d'un colossal coup d'épée au milieu du roc. Je ne m'en approche pas sans une appréhension trouble. Les montagnes environnantes dressent leurs sommets très haut et j'imagine sans peine les tourments qu'elles peuvent infliger. Par chance, le vent est dans l'axe de la passe, fort mais laminaire à l'altitude où je vole. Je m'engage à l'intérieur. Pas une secousse. Le ciel est avec moi.

Quand je débouche de l'autre côté, 10 mn plus tard, je n'ai même pas eu à corriger mon cap d'un seul degré. Je me prends à croire que la chance est revenue. Taza possède un aérodrome abandonné, situé à quelques encâblures de la ville. C'est là que j'ai prévu de faire halte pour un ravitaillement en carburant. Les autorités aéronautiques de Fez m'ont finalement donné leur accord puisqu'on pouvait parler d'"infrastructure". Mais comme il n'y a personne sur place, je devrais clôturer mon plan de vol auprès de la gendarmerie locale. Les contraintes administratives me harcèlent déjà !

L'aérodrome abandonné

Moteur réduit à 3 000 tr/mn, je me laisse descendre de très loin pour une verticale terrain destinée à bien visualiser l'état de la piste, et m'aperçois alors que lé vent, s'il est exactement dans mon dos, est beaucoup plus fort que je ne pensais. A 2 000 pieds 600 m, je ramasse les premières turbulences. Virage à droite et je reviens sur l'aérodrome, instantanément freiné par le vent. Ma vitesse sol vient de passer de quelque 100 km/h à 30 km/h environ. Les terres arides et crevassées précédant le terrain paraissent presque s'immobiliser. Je remets les gaz, continue mon approche avec précaution et découvre que la piste face à moi est coupée de sentiers d'hommes, parsemée de trous et parcourue d'animaux bêlants. Il y a de la place mais mieux vaut choisir soigneusement l'endroit où mettre mes roues.

Supputations inutiles. Le vent est tel qu'en moins de 10 m l'ULM s'immobilise, aussitôt secoué par les rafales. Je continue à rouler vers ce qui fut un hangar et stoppe l'appareil derrière ce mur protecteur. Les lieux respirent l'abandon le plus total. Des oiseaux ont fait leurs nids dans l'encoignure des fenêtres de la tour de contrôle et les bureaux sont jonchés de paille. Un air de triste mélancolie.

Des paysans amicaux approchent bientôt, juchés sur des ânes. Sans que j'ai besoin de les solliciter, ils m'aident à maintenir l'ULM qui, malgré l'obstacle au vent du hangar, menace de s'en aller sans moi. J'ai stupidement oublié les cordes d'ancrage dans la Land et me voilà contraint de rester accroché aux ailes en attendant Daniel. Celui-ci arrive un peu plus tard, escorté d'une jeep de gendarmes qu'il a rameutés à son passage dans la ville. Les braves pandores ne restent pas longtemps mais se préoccupent moins de mon plan de vol que du nom de mes parents et de mes antécédents. Entretemps, le vent a encore forci et je décide de patienter jusqu'au lendemain pour reprendre ma route. Nous installons le bivouac autour de la machine et préparons un solide repas pour le soir. L'ambiance est à la joie. Daniel hume comme moi l'Algérie toute proche et son désert immense. Nous nous promettons déjà de plaisants moments du côté de Ténéré et du mythique Bidon V.

Des bergers vivent non loin, sous des huttes. Enveloppés de leurs burnous, ils viennent à nous à la nuit tombante, porteurs de théières brûlantes et de petits verres. Aucun de ces hommes rudes, aux visages taillés dans le bois, ne parle français. Mais des sourires, quelques mots d'arabe, quelques gestes, suffisent à dire l'essentiel. En un instant affluent à ma mémoire des souvenirs similaires, en d'autres lieux, avec d'autres hommes. Moments privilégiés. Nous nous endormons sous les ailes protectrices de l'ULM, couverts d'un tourbillon d'étoiles.

P.F.

NDLR : Dans une prochaine parution, en fonction de l'espace laissé libre par l'actualité, nous publierons d'autres passages du livre que rédige actuellement notre ami Patrice et, notamment, des extraits de ses mésaventures en Inde.