PREMIER TOUR DU MONDE EN U.L.M.

Carnets d'Amérique

par Patrice FRANCESCHI

20 000 km parcourus, 18 pays et 300 h de vol en Sirocco. « Si tout va bien, nous écrit Patrice, dans 3 semaines je suis à Singapour pour continuer. Désormais, chaque vol me rapprochera de Paris ». C'était en novembre 1985. En décembre, on nous l'a signalé en Nouvelle Calédonie.

CAYENNE, MAI 85 : tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. A l'arrivée, on m'a juste passé un savon pour avoir traversé le sud de Guyane sans prévenir personne... Le vol en monomoteur y est formellement interdit. Alors, avec un U.L.M... Paraît qu'on n'a jamais retrouvé les avions tombés dans cette région. Mais aurais-je du renoncer pour autant ? Risque pris et assumé, pari gagné. Je m'en suis simplement tenu à un principe rigoureux décidé depuis le départ : « prendre tous les risques nécessaires, aucun risque inutile ». Il s'agissait là d'un risque obligatoire. Il n'y avait pas d'autre chemin possible.

Les engueulades administratives s'oublient avec le succès. Le moral est au beau fixe malgré l'accumulation des problèmes et des obstacles dès les premiers jours du raid, qui ont transformé cette tentative de premier tour du monde en U.L.M. en marathon d'endurance. Mais qu'importe au fond. Il y a belle lurette que je ne regarde plus le temps qui passe. Un seul but, arriver un jour à Paris, vainqueur. Le reste n'a que peu d'importance. Et puis, de quoi me plaindrais-je après tout. On n'a pas vu pareille odyssée aérienne depuis longtemps : la plus longue distance du globe sur la plus petite machine du monde. Et c'est moi qui tiens les commandes.

Décollage. Ça commence mal. Rupture de la sonde de température échappement. Pas bien méchant mais ennuyeux pour surveiller au mieux le comportement du moteur.



L'auteur dans son Sirocco.

J'atterris à Kourou. Comme chacun sait, Kourou, c'est le Centre National d'Etudes Spatiales, le XXIe siècle au milieu de la jungle. Image connue.Mais c'est aussi le seul endroit d'Amérique du sud où l'on peut trouver un autre *Sirocco*, piloté par l'un des responsables du centre. Clin d'œil de la chance. Alors, évidemment, la sonde minuscule passe de main en main dans les laboratoires sophistiqués. Image surréaliste cette fois. La fusée Ariane au secours de l'U.L.M...

Reste maintenant à achever la partie amazonienne du raid, jusqu'à Caracas. Morceau difficile. 50 % de ce trajet est classé par moi comme inhospitalier. Traduction : rien que de la jungle et des rivières. Impressionnant d'hostilité et de solitude. Pas le droit à la panne moteur en vol. Ce serait la fin de l'aventure. Définitive. Mais, là encore, aucun autre chemin possible. Il faut y aller, à la grâce de Dieu.

Dans mes ailes et entre mes jambes, toujours mes trois sacs de matériel : bougies, huile et petites pièces détachées, toutes choses introuvables dans ces parages, nourriture, sac de couchage, hamac et tout le tra-la-la habituel.

Saint-Laurent du Maroni. Adieu la France de l'équateur. En face, la république Surinamienne. « Méfiez-vous me disent les gendarmes français. De l'autre côté, notre hélicoptère s'est fait canarder il y a peu quand on a voulu poursuivre des truands qui s'étaient réfugiés au Surinam ». Message reçu 5 sur 5, je passe au large d'Albina, la ville frontière. Quelques heures de vol et j'atterris à Paramaribo, la capitale. Accueil charmant : des policiers à la tête de tueurs m'embarquent sans cérémonie. Fouille méthodique, interrogatoire, confiscation du passeport et tutti quanti. Mon autorisation de survol est simplement restée sur le bureau du directeur de l'aéronautique civile et ces braves gens n'ont jamais été prévenus de mon arrivée. Et les Français, ici, surtout lorsqu'ils arrivent de manière bizarre sont vite soupçonnés de faire partie d'un nouveau groupe de mercenaires venant de Guyane pour mettre à bas de son trône le sympathique leader du pays. Ça s'est déjà vu dans le coin... On s'apercevra le lendemain que je suis vraiment un très innocent pilote tentant un tour du monde en U.L.M...

Après le Surinam et quelques centaines de kilomètres voilà le Guyana. Encore plus paumé comme pays et communiste par dessus le marché. Accueil correct tout de même. On est sous les tropiques. Et les quelques très rares Français de Georgetown, inquiets, sont venus m'attendre à l'arrivée. C'est que la France n'a pas d'ambassade ici. Mais tout semble se passer pour le mieux. Jusqu'au lendemain au moins, où un amateur, intéressé par ma machine découvre que mon support moteur est entièrement rompu et accourt pour me prévenir. Sueurs froides rétrospectives. En toute logique j'aurais dû aller percuter la planète. Je peux remercier mon étoile. Le support a tenu jusqu'au sol. Une sorte de miracle. Reste à le réparer : « Je partirai quand j'aurai reçu la pièce de France dis-je aux autorités locales ». Innocente affirmation qui entraîne avec la police un dialogue du genre : « Mais pourquoi en fait ne partez-vous pas tout de suite ? »

— Je vous répète, ennui mécanique. Il faut réparer avant de décoller.

— Alors, quand partez-vous ?

— D'ici quelques jours, le temps de recevoir la pièce.

— Ah, mais pourquoi au juste restez-vous ici ?

— Mais à cause de cet ennui mécanique dont je vous parle.

— Hem, hem, c'est très étrange ça, vous deviez partir plus tôt, etc...

On finit par me confier aux bons soins de la police secrète. Petite pièce dans les combles d'un immeuble, lucarne sinistre, rien ne manque au tableau. Interrogatoire par deux cerbères. Nom, prénom, date de naissance. Bien, on continue. Où étiez-vous en 1955, que faisiez-vous en 1956. « Et bien voilà, j'avais un an à cette époque et je vivais chez mes parents... » Et ça continue des heures et des heures. Tout y passe mais je leur bâtis un curriculum vitae à ma façon, genre enfant de chœur. Pénible, pénible, ces policiers. D'autant que les cinq jours suivants je vais devoir pointer matin et soir à l'immigration. On tient à savoir où je suis exactement, qui je rencontre et tout ce que je fais.

Le support moteur neuf n'arrivera jamais. Perdu entre Paris, Londres, New-York, *Trinidad* et *Tobago*, Dieu seul sait où. Ubuesque. Alors, je bricole un « truc » qui aura la gentillesse de tenir jusqu'à Caracas. Et en avant. Pas le choix, on va finir par me garder.

Direction Mabaruma. Ça vous dit quelque chose Mabaruma ? Non, n'est-ce pas. Eh bien, c'est le dernier village avant le Vénézuela et le delta de l'Orénoque, 2e grand bassin fluvial de l'Amazonie. Village paumé dans la jungle. Dur, dur à trouver. Pas de points de repères, cap difficile à tenir avec les turbulences et un vent fort qui oblige à des corrections de dérive allant jusqu'à trente degrés. Sans parler des nuages soudés au-dessus de ma tête à 5 ou 6 000 mètres. Un moment, je me perds entre les multiples rivières non marquées sur mes cartes (au 1/1 000 000e SVP, car on ne trouve rien d'autre dans la région). Angoisse. Encore deux heures de carburant et ensuite, le plongeon dans la forêt. Au moins le moteur tourne rond. Bon, raisonnons froidement. Calcul et recalcul. Mabaruma doit se trouver davantage au nord-est de ma position. Allons-y et advienne que pourra. Une heure de vol dans l'incertitude ; puis soudain des collines à l'horizon et à leurs pieds, Mabaruma. Soulagement. Intense. Quitte pour la peur...



Accueil chaleureux sur le terrain du village. On l'a parsemé de fûts d'essences vides et je dois me poser en acrobate. Quatre vieux canons pointent leur nez. Tout autour, des soldats dépenaillés. A qui en veut-on aujourd'hui ? Pas à moi pour une fois : « On a mis ces fûts à cause des Vénézuéliens m'apprend l'un des soldats. Pour qu'ils ne puissent pas débarquer des commandos et nous attaquer par surprise ». Surréalistes...

— Et pourquoi vous attaqueraient-ils ?

— Ben, ils veulent notre province, l'Esséquibo.

Ah oui, c'est exact. Pas un de ces pays dans la région qui ne convoite un morceau de ses voisins. Et moi, toujours au milieu...

Décollage à l'aube le lendemain pour passer l'Orénoque, dernier obstacle amazonien. Pas d'endroit où se poser avant cinq heures de vol. A la grâce de Dieu une nouvelle fois. Brume partout au ras des arbres, visibilité presque nulle. Renoncer et revenir ? Trop compliqué. Quand il n'y a pas de brume, il pleut de toute façon. Et puis, il faudrait à nouveau demander de l'essence aux piroguiers. J'entrevois une possibilité pour continuer : en me coulant au milieu du lit d'une rivière, je peux tenter le coup. Allons-y. Et ça marche. J'atteins le delta de l'Orénoque. Immensité de l'eau et de la jungle. Prodigieux. La brume s'épaissit. Je descend à 5-6 mètres au-dessus de l'Orénoque. Là, je vois quelque chose. Je vais suivre ainsi presque tout le cours du fleuve, zigzaguant avec lui, encadré des murailles de la forêt. Navigation aléatoire. Il y a des affluents trompeurs un peu partout. Mais vers 11 heures ce matin là, j'ai le plaisir intense de voir la jungle disparaître peu à peu, lentement, avant d'atteindre Puerto Ordaz, la première grande ville vénézuélienne. L'Amazonie est désormais derrière moi. Je retrouve la civilisation. Plaisir insensé d'avoir franchi l'une des étapes les plus rudes du raid.

Attention
Prochaine parution :
Mai 1986
ULM MAG devient
AILES
Magazine
et mensuel
L'enfant grandit !

Atterrissage sans histoire. Je me range sur le parking des avions. Une dizaine de policiers m'entourent aussitôt. Aïe, je sens venir les problèmes. Je commence à avoir un sixième sens fort développé dans ce domaine... « Où sont les armes me crie l'un des pandores, mitraillette en avant » Allons bon, qu'est ce que c'est que ça encore !

— Quelles armes, dis-je sans faire de geste suspect, vous avez vu la taille de mon « avion » ?

On m'embarque sans ménagement après cette tirade subversive. Direction la salle de police. On vide mes affaires sur une table, on examine mes cartes à la loupe. C'est un truc d'espion ça. Et ce petit magnétophone là : « Qu'est ce que ça raconte là dedans ? ». Pénible, pénible ces uniformes bornés. Je n'en sors plus. Personne évidemment n'est au courant de mon autorisation de survol. Restée dans le bureau du directeur à Caracas encore une fois. Je demande à arrimer mon ULM avant toute chose. Refus catégorique. Vous ne bougez pas d'ici. Non mais, qu'est ce que c'est que cet étranger sur cette drôle de machine qui arrive tout droit de chez les ennemis Guyanais. On ne veut même pas appeler Caracas pour éclaircir mon cas.

Et ce qui devait arriver arriva. Une heure plus tard en regardant par la fenêtre, je vois soudain mon pauvre *Sirocco* décoller sans moi, en arrière, monter à quelques mètres du sol et atterrir brutalement contre une borne de béton, stabilisateur éclaté. Un gros bimoteur l'a soufflé du vent de ses hélices...

La Colère

La grosse colère me prend. Cette fois, ça dépasse tout. J'engueule tout le monde sans souci des conséquences, policiers, douaniers, contrôleurs... Je promets que le président de la république leur mettra à tous la corde au cou... Et ça marche. On téléphone en hâte à Caracas où l'on confirme que je n'ai pas tué ma mère, que je ne prépare aucun attentat et que mes armes se limitent à un canif... On se confond en excuses très très plates. Je claque la porte. Mon ULM n'est plus en état de vol et j'assassinerais volontiers l'un de ces flics bornés.

Des pilotes et des mécaniciens arrivent. Lamentations de leur part. « On a traité ce héros comme un bandit s'écrie l'un d'eux. C'est une honte pour le Vénézuela ». Je baisse modestement la tête et approuve chaudement. Oh oui, quelle honte, le pays ne s'en remettra jamais. « Ne vous inquiétez pas ajoute un autre, on a un atelier ici et un Chinois champion de mécanique. Et en plus, il est spécialiste de la fibre de verre. On s'occupe de tout. Nous allons réparer cette faute grave ». Je l'embrasserais celui-là.

Trente six heures plus tard, je redécolle, stabilisateur réparé et renforcé de plaques d'aluminium pour faire bonne mesure. Un vrai travail d'artiste. Ne soyons pas injustes. Dans tous ces pays, mes seuls ennemis ont été les policiers, les douaniers et de temps en temps les militaires.

Caracas quelques jours plus tard. Révision de la cellule et du moteur. Prêts à repartir fin juin. Direction la Colombie. Zone frontière délicate et bien connue. C'est dans cette région de la Guajira que passe tout le trafic de drogue à destination des Etats-Unis. Des avions légers viennent prendre livraison de la cocaïne sur de petits terrains clandestins et l'armée leur livre une guerre impitoyable. Tout ce qui vole est hautement suspect. Bref, encore un passage délicat. Par précaution j'évite tous les villages frontaliers et me pose à Riohacha sur la côte après un dernier vol si turbulent que j'ai bien cru ne jamais arriver...

Accueil charmant encore une fois. Autour du terrain s'alignent une bonne dizaine d'avions mitraillés : « Oh, ce ne sont que des trafiquants qu'on a descendus » m'apprend-t-on avant de vérifier gentiment que je n'en suis pas un. Mais pour une fois — Ah, quel plaisir — tout se passe bien. Dans les bureaux de la police, une dizaine de flics en civil m'interrogent davantage sur les péripéties de mon aventure que sur les capacités de transport de drogue de mon Sirocco.

Puis, les jours passent. J'avale consciencieusement des centaines de kilomètres jusqu'à l'isthme de Panama que je longe par la côte Atlantique. Encore de la jungle et peu de plage pour se poser. Nuits dans de petits villages ou sous les ailes de mon ULM.

Enfin le Pacifique et la ville de Panama. Je boucle mon 12 000e kilomètre. Et les semaines se suivent encore, identiques. Tout va bien à bord. Le moteur ronronne confortablement, il ne pleut plus, je bénéficie de vents arrières légers, je trouve de l'essence sans problèmes dans ces régions peuplées, la nourriture ne manque pas. Le paradis en somme. Je traverse tout le Panama, le Costa Rica et stoppe prudemment à la frontière du Nicaragua.

Patrice FRANCESCHI

A suivre