

Missives d'Agadir

par Patrice FRANCESCHI

JE N'AIMERAIS PAS déplaire aux dieux de la providence ; ils sont les seuls à pouvoir m'accompagner dans ce pari fou du premier tour du monde en ULM. Pourtant, j'ose leur dire, calfeutré dans mon *Sirocco* cloué au sol, qu'ils ne m'ont guère abrité sous leurs ailes bienveillantes depuis mon départ de la Ferté-Alais il y a deux mois. Eux-mêmes doivent bien l'admettre ; ils m'ont fait affronter toutes les misères du pilote d'U.L.M., les mille et mille misères d'une entreprise où le moral est aussi nécessaire qu'une bonne machine. Il m'est arrivé de me dire certains jours, que décidément, mon propre défi me mettait à l'épreuve. Histoire de voir jusqu'où j'irai si on m'affublait des oripeaux de la malchance. 60 jours, c'est très long et c'est très court ; très court dans une vie d'homme, très long lorsqu'il faut batailler sans cesse contre mille problèmes et garder la foi de la réussite. 60 jours, c'est très long quand j'établis un premier bilan, parvenu à Agadir dans le sud du Maroc : 3620 km parcouru en 31 étapes, 350 l de carburant consommés, 2 « vaches », 1 panne d'essence, 1 rupture d'alimentation d'essence en vol, etc., etc.

Les trois pays traversés jusqu'à présent se sont parfaitement répartis les rôles pour dresser devant moi les trois catégories principales d'obstacles à redouter : la France s'est chargée de la mauvaise météo, l'Espagne des difficultés mécaniques et le Maroc des problèmes administratifs.
Tout avait pourtant bien commencé à la Ferté-Alais. Le temps était gris mais sans vent ni pluie, les amis se trouvaient là pour me donner leur tape fraternelle dans le dos et toute la presse s'était donnée rendez-vous chez Salis. Le vétéran des coucous vénérables avait sorti ses plus beaux trophées pour l'occasion et ma foi, le spectacle était joli, symbolique : les premières machines à avoir décollé du plancher des vaches donnaient la main à un ULM « new look » qui s'en allait tout seul au bout du monde.

Tout était loin d'être prêt, comme toujours, mais j'avais la « pêche ». La veille, je dis bien la veille, Adidas avait accepté de marcher dans le coup avec moi, d'être mon sponsor. Cette veine du dernier jour, pour moi qui croyais dur comme fer à ce miracle, m'était apparue comme le clin d'œil final de la providence. Je ne craignais plus d'être gêné aux entournures financières. Las, la chance ne devait pas durer.

Le 29 septembre 84, euphorique, je décolle à 16 h 30 et me pose paisiblement une heure plus tard à Orléans pour me reposer d'une journée psychologiquement harrassante. Sur place, je retrouve Daniel Bourguignon, comme moi de la Guilde du Raid. Jusqu'à Oujda au Maroc, ce Bayard de la Land-Rover va m'assister au sol avec son véhicule transformé en hôtel-restaurant-garage ; sur le toit, deux cantines de pièces détachées, des réservoirs pour près de 300 l d'essence, deux cantines de nourriture et de livres (très important les livres ...). A l'intérieur, 2 petites armoires, un réchaud, un évier et des sièges transformables en lit. Bref, un bijou, même pour moi qui n'aime guère, dans l'aventure, les mécaniques qui roulent au sol ...

Quant à Daniel, c'est une carrure d'haltérophile poids-plume, des bras et des jambes taillés dans la masse, une tête couronnée d'une coiffure à la Yéti et des moustaches de major de l'armée des Indes qui lui valent une réputation respectueuse partout où il passe. S'il n'a pas la patience du Tigre si utile en U.L.M., il en a la solidité et le coup de patte quand nécessaire. Au volant de sa Land, à qui il voue un amour jaloux, rien ne lui résiste et il se trouve toujours là quand on a besoin de lui.

France, pays « d'Hortense »

Chez nous, on ne se souvient peut-être déjà plus de l'ouragan « Hortense » qui a déboulé sur nos têtes début octobre. Personnellemnt je ne l'oublierai pas de sitôt. L'indésirable perturbation qui se cachait derrière ce joli prénom féminin nous est tombé dessus le lendemain du départ. La veine quoi ! En 8 jours, je parcours moins de 200 km. Je joue à l'escargot qui lève la tête vers le ciel pour sortir entre deux orages, deux bourrasques. J'avance piteusement, péniblement, tabassé par les nuages et la pluie. Je dois descendre souvent à moins

de en ULM 1er tour du monde e

de 100 mètres sol pour progresser de quelques km. Dieu quel travail ! Par deux fois je crois y passer, m'aventurant trop dans la tempête ; les rafales me prennent sous les ailes et manquent me retourner comme une crêpe ... Ces mésaventures donnent l'occasion à des paysans tranquilles de m'accueillir dans leurs champs du côté de Montliveau et d'Angoulême ...

Blois, Tours, Chalais, Marmande jalonnent ma route. Mon Rotax de 35 cv tourne rond. Il a une trentaine d'heures à peine. Gilbert Royer, le mécano des mécanos me l'a peaufiné sous tous les angles pour en faire le moteur des moteurs. J'ai confiance, ma mécanique ne peut pas être meilleure ; le reste appartient au destin. Cette aventure, c'est aussi l'aventure de quelques copains qui y ont mis du leur et sans lesquels je ne puis rien. En vol, c'est aussi à eux que je pense. Je leur dois de continuer.

Alors, en avant. « Hortense » passe et s'en va. Adieu la belle, c'est sans regret que je laisse tomber notre flirt. Moi, je continue vers le soleil. Les Pyrénées apparaissent enfin, comme un gros gâteau de fête courronné de crème blanche. Voici Pau. Le beau temps est au rendez-vous. La France est belle, vue du ciel. Sur l'aérodrome désaffecté d'Idrom, Gérard Stark et ses amis ulmistes m'attendent pour ... une coupe de champagne. Et l'on va raconter que l'aventure fut dure.

Le surlendemain je suis à Itxassu puis San Sebastian et l'Espagne m'ouvrent leurs portes. Les ULM là-bas, on connaît. Mais le tour du monde avec ça. Senor, seriez-vous fou ? Allez savoir ! Je commence à répondre aux questions qui reviendront cent fois chaque jour :

- Pouvez-vous fumer en vol ? Non, l'ULM est le meilleur remède connu à ce jour pour s'arrêter de fumer.
- Vous n'avez pas trop froid là haut ? Essayez, c'est le mieux, et vous ferez de la publicité pour Thermolactyl.
- A quoi pensez-vous à bord ? A tout sauf à vous bien entendu.
- Ça n'est pas dangereux tout de même votre truc ? Allez donc plutôt regarder les statistiques des accidents de la route.
- Mais à la fin, qu'est-ce que vous cherchez à prouver ? Rien que le plaisir de vous voir poser ce genre de question ... etc ...

Shadock des airs

Victoria, Numancia, Madrid défilent sous mes ailes en trois jours. Belle est l'Espagne aussi. Je survole mes premiers reliefs à 2500 m. En bas, la turbulence orographique secoue comme une mégère en furie. Je m'égare un moment dans un dédale de cañons sans repères. J'ai perdu le contact avec Daniel Bourguignon. La radio grésille dans le vide : « Delta Bravo de Bravo Papa, répondez ». Rien à faire aujourd'hui, Delta Bravo ne répond plus. Je me retrouve sur une rivière, et vogue le Sirocco vers le sud.

Pas beaucoup le temps d'admirer le paysage. Depuis la frontière, la pompe à essence donne des signes de fatigue et je pompe à la main comme un forcené. Mon principal souvenir d'Espagne sera une crampe monstre dans les muscles du bras gauche ... le moteur n'est pas en cause dans cette défaillance. Alors ? Les réponses possibles fusent : vibrations qui peu à peu détériorent la pompe, réservoir de 45 l trop bas, gicleur ou pointeau inadapté, etc ... Ça fume sous nos crânes surchauffés. Et encore davantage lorsque peu avant Madrid je me « vache » dans un champ de blé près d'un berger ahuri et de ses moutons. Cette fois, je n'ai pu rattraper à temps le désamorçage de la pompe. Je les voue toutes au diable quelles qu'elles soient. j'ai trop mal au bras. Essayez donc de pomper, tel un shadok des airs, pendant des heures, sans pour autant, évidemment, cesser de piloter et de naviguer ; vous comprendrez. Je réamorce, décolle et me pose à Madrid Cuatro-Vientes. Cette fois, il va falloir trouver les raisons de la panne.

La chose en question va demander 6 jours. 6 jours à tout essayer, tout vérifier, tout changer (circuit d'alimentation, carburateur, pointeau et la fameuse pompe), 6 soirées dans Madrid à tourner en rond et les nuits comme toujours, calfeutré dans la Land-Rover. Nos compagnons du lieu se nomment José Castillo dit Pépé qui veut développer l'ULM, André Pascual qui s'estime « victime du péché originel » et les ulmistes madrilènes comme Pedro Penalvez ou Fernando dit « Crazy », le fou. Nos personnages de rencontre sont aussi colorés. Il y a l'hypocondriaque qui, un thermomètre dans la bouche toutes les cinq minutes, prend sa température dans un café huppé de la « Gran via », la matrone à la tête d'ogresse qui nous regarde de travers dans un cinéma et quelques rouletabilles locaux, empressés avec leurs stylos et leurs caméras...

Je repars le 20 octobre pour Santa Cruz de Mudela et me « vache » à nouveau dans un champ pour les mêmes raisons. Cette fois, c'est certain, tout vient de ce fichu réservoir. Tel qu'il est conçu, les 10 derniers litres n'en sont pas utilisables. Mon autonomie se trouve réduite et je devrai en tenir compte. Ennuyeux tout de même. Vous me direz qu'on aurait pu s'en rendre compte avant le départ. Exact. Mais ce type de réservoir était trop récent pour en avoir fait le tour complètement. Mea culpa ; je joue les pilotes d'essai involontaires ... En attendant, nous changeons le support de roue avant qui s'est plié à la fin de la « vache » en passant un petit chemin. Ça ne semble pas déplaire aux gamins accourus pour voir l'oiseau tombé du ciel.

A partir de Santa Cruz le moteur achève sa crise de jeunesse. Il ne me donnera plus de souci jusqu'au désert. En toute quiétude je survole la Mancha, pays de Don Quichotte, et la Castille. Je navigue à 800/1000 m selon les reliefs. Jusqu'à Jerez je peux enfin admirer les châteaux sur les collines et les fameux moulins à vent.

Détroit de Gibraltar : un endroit mal fréquenté.

Tout le monde m'a prévenu. Le Détroit de Gibraltar n'est pas un lieu recommandable, surtout pour un ULM. Le régime des vents y est à la fois si particulier et si dur qu'on y risque sa vie à vouloir forcer la chance. Ils se cisaillent fréquemment au-dessus du Détroit et descendent rarement au-dessous de 20 nœuds. Les 40 ou 50 nœuds sont fréquents. Il arrive que les ferrys ne puissent traverser et l'on ne compte pas les bateaux perdus corps et biens au milieu des « colonnes d'Hercule ». Je sais tout cela mais je suis sûr qu'il suffit d'attendre son heure et de passer au bon moment. Pour cela, je choisis un axe allant sur une ligne Jerez-Tanger. C'est l'endroit le plus large du Détroit : 40 km. L'effet de venturi s'y fera moins sentir qu'à Gibraltar même où les côtes européennes et africaines n'en sont distantes que de 18 km. En volant à 3 000 m je diminuerai encore le risque des vents. Reste le décollage et surtout l'atterrissage à Tanger, ville de vent s'il en est. Mais encore une fois, il suffit d'attendre son heure. Je vais patienter 4 jours.

Le 26 octobre au matin, la météo annonce des vents plus cléments. 20 nœuds au 260° au-dessus du détroit. Pas de vent d'est, faible brise à Jerez. Je décolle à 9 h 15 ; je noterai le soir dans mon carnet de bord : « Je commence à grimper à 2 m/s et 6000 tours. L'ULM grimpe son bonhomme de de chemin. Je sens le vent qui me pousse à gauche mais il est très régulier et ne me tabasse pas. Je corrige ma route en fonction. 1000 m. Cadix et sa baie resplendissent loin sur ma droite. Je ne grimpe pas à plus de 1 m/s maintenant et à 60 km seulement. Toujours 6000 t/mn pour ne pas fatiguer le moteur.

1500 m. Devant moi j'aperçois une mer compacte de nuages. Elle bouche tout l'horizon. Je décide de continuer et d'aviser plus tard.

2000 m, je monte à 1 m/s seulement. Sous moi les choses deviennent petites et je survole les premiers flocons de nuages.

Enfin 3000 m. Je rétablis en palier à 5600 t/mn. Il fait froid, le thermomè-

ULM 1er tour du monde en U

tre est descendu à 5°. Problèmes de respiration qui disparaîtront au bout d'une demi-heure. Je respire à grands coups. Passer de 0 à 3000 m pose quelques problèmes. Je monte jusqu'à 3200 m. Toujours pas de turbulences.

La mer de nuage se précise. Je décide de passer au-dessus où tout sera calme. Pas question de passer en dessous où les vents doivent être violents et pas question de rentrer. Gros risque si je ne trouve pas de trouée pour redescendre sur Tanger. Je décide de prendre ce risque, j'ai le cœur qui bat en pensant à ce qui arriverait en cas de panne moteur. La couche, compacte, est à 500 m sous moi. Inch Allah.

Loin devant moi émergent de hautes montagnes. Derrière à gauche j'aperçois le bout des reliefs espagnols et entre les deux une cuvette. Je suis au dessus du Détroit de Gibraltar et je ne vois sous moi qu'une mer de nuages. Je crie des hourras que personne n'entend. Bonheur de voler, d'être là. Encore un long, un très long moment et grâce à Dieu la masse de nuages se disloque un peu. Soudain, dans un tout petit trou j'aperçois la mer verte qui scintille et un petit bout de terre. J'y suis, l'Afrique. Je prends soin de longer cette trouée et d'autres qui suivent peu à peu. Puis je corrige mon cap à l'estime vers Tanger. Les nuages disparaissent juste au dessus de la ville. Ne restent que des boules de-ci, de-là.

J'amorce ma descente. A 1500 m ça commence à cogner en passant entre les amas de nuages. A 1000 m, plus de nuages mais vent en rafales. Très long virage vers l'est pour arriver sur la piste de Tanger. Je dois piquer à 3 m/s, 6000 t/mn et 100 km/h pour garder une certaine stabilité. Atterrissage acrobatique mais j'y suis. Il est 11 h 25. En 2 h 10 mn j'ai traversé le Détroit de Gibraltar avec mon *Sirocco*.

Guerre au Maroc

Avec Tanger et le Maroc, j'ai quitté les pays où l'on cherche à maigrir pour ceux où l'on aimerait grossir. Je change d'univers et de climat.

Mais je ne quitterai pas Tanger de sitôt. Le vent revient pour plusieurs jours, atteint même 105 km/h dans les rafales. Le temps s'adoucit le 1er novembre et je décolle pour Fez. Après 2 h de vol, je choisi un petit bourg et je me pose sur une place de terre plus large que dix terrains de football. J'attends Daniel pour me ravitailler. Mais comble d'infortune j'ai atterri en face d'une école à l'heure de la sortie ... Une marmaille invraisemblable se lance à l'assaut de mon *Sirocco*. Pire que des fourmis sur un pot de confiture ; belle illustration de la croissance démographique du Maroc ... Ils sont plusieurs centaines, tous plus excités les uns que les autres. Un moment, je crois bien que chacun va emporter en souvenir un bout de mon appareil. Que faire contre pareil raz de marée ? J'attrape les plus grands des écoliers, les plus costauds, et leur demande de mettre de l'ordre dans cette cohue diabolique. Les bougres sautent sur l'occasion de jouer les petits chefs et n'y vont pas de main morte : à coups de bâtons, pas moins. Je dois freiner leur zèle ...

Une heure plus tard, je vois arriver Daniel comme un sauveur. Les gosses en sont à marcher sur mon stabilo, à tirer les câbles, à se suspendre à la voilure. Des légions de mains anonymes trituront mon ULM. Je ravitaille à la vavite, démarre et m'installe aux commandes. La marmaille s'égaie comme une volée de moineaux. On tire des ânes qui traînent devant moi. Je pousse les gaz plein pot et m'envole. Un miracle qu'une aile n'ait pas accroché un de ces gosses en djellaba.

Le lendemain, les premiers reliefs marocains défilent sous mon ULM, faits de monts arrondis polis comme de l'ivoire et parsemés de hameaux couleur de terre. Les fellahs sont aux champs, les routes sont rares, le temps superbe. Je fonce vent arrière vers Oujda à la frontière de l'Algérie. Entre les deux, le col de Touahar, l'endroit le plus venteux du Maroc après Tanger, m'a averti un pilote d'hélicoptère. C'est bien ma chance. Alors, encore une fois je fais grimper mon brave *Sirocco* à 3000 m et passe sans difficulté. L'animal répond comme un cheval docile. C'est une petite merveille. On forme une bonne équipe, tous les deux.

Nuit sur le terrain désaffecté de Taza. On dort bien sous les ailes de son ULM même si auparavant il a fallu répondre aux questions des gendarmes. Car au Maroc, et le problème se reposera certainement dans d'autres pays, il est obligatoire, même pour un ULM, de déposer un plan de vol et de cheminer de terrain en terrain. Bien entendu je prends des libertés en inventant d'obscures pannes pour me poser le plus souvent possible où bon me semble.

J'arrive à Oujda très très content, j'ai perdu du temps en France et en Espagne mais ça y est, la série noire est finie, la chance a basculé, je traverserai bientôt le désert, le Mali, le Sénégal pour atteindre enfin Dakar.

La série noire n'était pas finie. Brutalement l'Algérie refuse de me laisser passer. Elle a mis six mois avant de réagir à mes demandes répétées et à celles du quai d'Orsay. Tout cela pour me répondre négativement u e fois arrivé à sa frontière.

Bien, réfléchissons. Il n'y a plus qu'un moyen pour gagner Dakar : franchir le Sahara marocain et la Mauritanie en longeant la côte Atlantique. Reste à convaincre les autorités de Rabat de me laisser traverser 2000 km de territoire en pleine guerre contre le Polisario. Car la scoumoune me poursuit toujours et mon arrivée correspond à une recrudescence des combats contre le Polisaro. Vraiment, on ne peut pas mieux faire ...

Nous prenons l'avion pour Casablanca où nous attend le directeur d'Adidas Maroc. Un battant. Il va nous cornaquer auprès des autorités à qui j'expose mes desiderata. En attendant une réponse nous retournons à Oujda pour ramener le *Sirocco* à Casa sur son futur itinéraire.

La scoumoune continue à me coller à la peau. Il n'a pas plu dans la région depuis 5 ans et voilà tout d'un coup qu'il se met à tomber des trombes d'eau pendant des jours. Et quand il ne pleut pas, c'est la tempête de sable. L'une d'elle va même emporter des poussières rouges jusque sur Paris. Je dois être maudit des dieux. Pauvre *Sirocco*.

Un matin je tente le coup, 18 nœuds au décollage. En l'air, le vent forcit, exactement face à moi évidemment ... quelque chose de démoniaque. En 1 heure je parcours exactement 18 kms. Inutile d'insister. Je vire de bord avec prudence et rentre en 6 mn montre en main. J'aime mieux ne pas raconter l'atterrissage. J'ai bien cru que l'aventure s'arrêterait là.

Tous ces contretemps multiples et répétés obligent Daniel à rentrer sur la France. Je le retrouverai avec Philippe Gautier en Inde. D'ici là je resterai seul avec 20 kg de bagages dans les ailes. On va s'amuser ...

15 jours passent encore entre Casa et Oujda pour convaindre les Marocains de me laisser traverser le Sahara en guerre. Le 24 novembre, je profite d'une accalmie pour amener l'ULM à Casa en 2 jours. Toujours des vents de face ; 9 h 45 pour accomplir ces 600 km.

Je remue ciel et terre. Enfin, un ministre d'Etat, Moulay Ahmed Alaoui prend ma défense. Je suis autorisé à descendre à Agadir et dès que possible, quand les combats s'atténueront un peu, on m'autorisera à partir pour le désert.

Je prends mon mal en patience. Après tout, l'esprit de ce raid était aussi bien d'accomplir un exploit sportif que de marier l'aventure et le vol en ULM devenu moyen de rencontre et de découverte. Et avec tout ce temps, je découvre le Maroc ...

En attendant, j'ai toujours la satisfaction de voir mon *Sirocco* parfaitement opérationnel et moi avec. C'est bien là l'essentiel pour continuer et atteindre le but final. Alors, quand je vois mon ULM ondoyer sous le vent comme s'il frémissait d'impatience, je le calme de quelques mots simples : notre heure viendra.

P.F.