

Patrice **FRANCESCHI**

Patrice a le profil de ces héros auxquels nous nous identifions quand nous étions enfants et dont les cinéastes retracent les péripéties, afin de donner du relief à leur film.

A la fois James Bond et Indiana Jones, son parcours lui a permis d'aborder toutes les disciplines que la technologie a mis à notre disposition.

Depuis 25 ans, cet aventurier-écrivain, poète de 45 ans, père de 2 enfants, ne cesse d'explorer notre planète, allant au bout de ses propres

limites dans le but de rechercher puis de vivre au milieu des populations isolées. Il s'immerge dans leur culture et nous retranscrit leur mode de vie dans des livres ou sur nos écrans de télévision. Auteur d'une vingtaine d'ouvrages et réalisateur de plusieurs films, Patrice bénéficie, pour affronter ses défis, d'une expérience peu commune. Parachutiste militaire et civil, breveté plongeur sous-marin, navigateur hauturier et fluvial, il pratique aussi le judo et le karaté. Cela peut toujours servir...

mais, ce qui nous intéresse plus particulièrement est le fait qu'il soit pilote avion avec option voltige, mais surtout qu'il ait été le premier homme à réaliser un tour du monde en solitaire, sans assistance, en ULM, de 1984 à 1987, 33 pays traversés et 36 000 kilomètres parcourus. Il effectue cet exploit aéronautique avec un véritable ULM monoplace de 100 kg, un Sirocco non modifié, motorisé par un 377 Rotax de 35 cv. Par cette première aéronautique, il donne ses lettres de noblesse à notre mouvement et entre dans la légende d'un siècle où les exploits de ce type sont de plus en plus rares. Si vous voulez vous plonger dans une véritable aventure humaine, je vous conseille fortement la lecture du livre qu'il a tiré de ce voyage extraordinaire. Vous y retrouverez les sensations qui nous sont si chères et je suis prêt à parier que vous en aurez, à certains passages, la chair de poule, confirmation vivante que la réalité dépasse la fiction ! Un livre que tout pilote doit avoir dans sa bibliothèque. Grâce à ce style de récit, nous nous apercevons qu'en ULM, la barre peut être mise très haut, quand, aux commandes, nous trouvons un être entraîné, responsable et maître de son corps et son esprit.

Je vous invite à la rencontre d'un personnage rayonnant qui saura, je suis sûr, réveiller nos rêves d'enfant ! Mais, au fait, pour voler comme nous le faisons, avons-nous un jour tué l'enfant qui dormait en nous ? A lire "L'Équipée folle" chez Robert Laffont (toujours publié).

Ghislain Fournier : Depuis quand fréquentes-tu les airs ?

Patrice Franceschi : A 18 ans, j'avais entrepris de faire une préparation militaire parachutiste.

Tu comptais t'engager dans l'armée ?

Pas du tout, mais je voulais faire mon service militaire chez les parachutistes et pour cela une formation préalable est nécessaire, afin d'être sûr d'obtenir l'orientation souhaitée. Durant cette préparation, j'ai eu, comme instructeur, Philippe de Dieuleveult, passionné d'aventures avec qui j'ai sympathisé. Plus tard, nous sommes partis ensemble au Tchad, au Cambodge entre autres, avant qu'il ne s'occupe de l'émission télévisée "La chasse au trésor". En 1977, je m'offre mon brevet de pilote privé avion. Pour l'anecdote, deux ans auparavant, j'avais 20 ans et étais parti vivre chez les

Pygmées. J'ai tiré de cette expérience un livre et mes droits d'auteur s'élevaient à 15 000 F. J'ai entamé une tournée des aéro-clubs et celui de Guyancourt m'a proposé de piloter privé pour 15 000 F tout rond au forfait. Mon premier livre m'a donc payé l'intégralité de mon brevet ! Puis, dans les années 80, sont arrivés les premiers ULM qui, pour les pilotes avions, n'avaient pas une bonne réputation de fiabilité, ce qui était justifié ! Pour ma part, ce type de pilotage ne m'attirait pas, mais je voyais, au travers de ces machines, un outil d'aventure tout à fait intéressant. Il permettait de se poser partout, ne coûtait pas cher et était d'un entretien simple. Je me suis dit : "Réfléchissons à ce nouveau concept de vol. Que pourrais-je en tirer ?"

Quand et comment t'est venue l'idée d'un tour du monde ?

Depuis quelque temps déjà, l'idée de faire le tour du monde avec un Stamp me séduisait. J'aimais l'esprit de l'aviation traditionnelle que véhiculait ce projet, mais je n'en ai jamais eu le véritable déclic. Or, un soir, je me revois très bien encore, j'étais dans mon bain et méditais sur mes futures expéditions. Quand on est comme je le suis, passionné d'ethnologie, la voie des airs

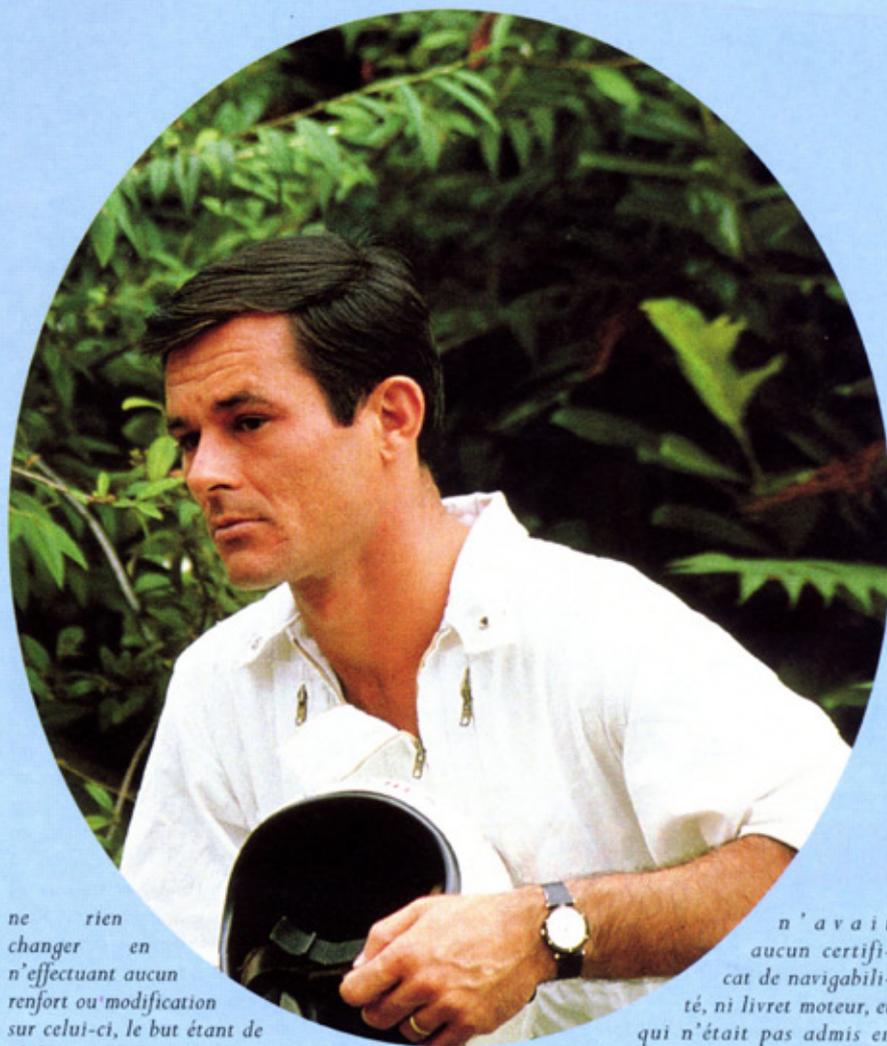
permet des rencontres des plus inattendues. Je pensais survoler l'Amazonie par petites étapes mais il est trop difficile d'y atterrir. Puis ce fut l'envie de survoler le désert quand l'idée d'une grande première aéronautique, un défi impensable, me traversa la tête l'instant d'une seconde : un tour du monde avec une petite machine ULM en solitaire, sans assistance, s'est imposé à moi immédiatement. Dès le lendemain, ma décision de partir était prise, j'avais franchi le pas. Si j'ai un conseil à donner à quelqu'un, cela consisterait à dire qu'il faut prendre des risques. La vie, c'est le risque !

Comment as-tu choisi ton ULM ?

Nous n'allons pas entrer dans les détails, mais, très rapidement, le Sirocco s'est imposé. A l'époque, il n'y avait pas non plus un grand choix de machines. Sa construction - structure et cellule - sa finesse, faisaient de lui ce qui me paraissait de mieux sur le marché. Un trois axes parce que venant de l'avion, cela me semblait plus naturel au niveau des réflexes.

Le Sirocco croisait à quelle vitesse ?

S'il atteignait les 90 km/h, c'était un maximum. Afin de m'aider à financer cette aventure, je suis allé solliciter Aviation Engineering, le constructeur de l'appareil, qui m'a répondu qu'il ne pouvait rien faire, si ce n'est un léger coup de main, mais sans plus. Il a ajouté que je n'irais pas plus loin que l'Afrique. Ensuite, je me suis occupé du moteur, avec un ami mécanicien qui connaissait bien ce type de motorisation, dans le but d'optimiser le fonctionnement et le rendement du Rotax. Pour l'hélice, nous avons choisi l'option de la simplicité et de la rusticité, avec une bipale en bois. Nous en avons aussi conclu, mon ami et moi, qu'une utilisation du moteur identique à celle de la majorité des gens ne nous permettait pas de le faire tenir durant tout un tour du monde. Nous courrions un risque conséquent de serrage ! Nous avons étudié et calculé un régime moteur et une utilisation plus souple, afin de parfaitement l'adapter à la durée de vie que nécessitait mon projet. La procédure que nous avons trouvée était très simple et logique. Elle consistait à mettre plein pot au décollage, soit 6 000 tr/mn, redescendre à 5 000 tr/mn, arrivée à 5 ou 10 m du sol et, en croisière, réduire à 4 500 tr/mn, pour obtenir 75-80 km/h. Ainsi, cela a permis au moteur de durer puisqu'il s'est avéré, par la suite, qu'il a tenu du début à la fin, soit plus de 600 heures. Ensuite, est venue la question concernant la préparation de l'appareil. J'ai décidé de



ne rien changer en n'effectuant aucun renfort ou modification sur celui-ci, le but étant de réaliser ce raid avec un appareil de série et non un appareil exceptionnel et expérimental. C'est avec le même esprit que j'ai choisi de partir en solitaire et sans assistance. Je voulais démontrer que c'était faisable et que la machine était fiable, le tout sans tricher... Un autre problème se présenta. Il reposait sur le fait d'emporter des pièces détachées dont j'étais susceptible d'avoir besoin, sans oublier l'huile, les filtres à huile, les bougies, les Durits, etc... Une fois de plus, j'ai décrété de rien emporter. Je réglerais les problèmes au fur et à mesure et n'aurais que 20 kg de bagages que je répartirais dans les ailes et entre mes jambes, à la spartiate...

Tu as volé combien d'heures par jour, en moyenne ?

C'était très variable. Cela dépendait de la météo. Dans de bonnes conditions, il m'était possible de voler 8 ou 9 heures. Parfois, je ne pouvais pas faire plus d'une heure. Mais, pour en finir avec la préparation, le gros morceau a concerné les autorisations de survol des 33 pays traversés dans le sens que j'avais choisi, ce qui veut dire 33 autorisations pour un appareil qui, à l'époque,

n'avait aucun certificat de navigabilité, ni livret moteur, et qui n'était pas admis en tant qu'aéronef. La tâche n'était déjà pas facile en France, je ne vous parle pas de pays comme le Maroc ou la Nicaragua... Des autorisations spéciales ont été demandées dans le contexte exceptionnel d'un tour du monde, ce qui représente une somme immense de problèmes à régler avec les ambassades. Les réponses ont souvent été positives pour une autorisation spéciale, mais je devais me comporter comme un avion en atterrissant sur les aéroports internationaux, avec dépôts préalables de plan de vol et ses heures précises de départ et d'arrivée, l'interdiction totale de poser en dehors avec parfois même l'obligation de respecter des points de sortie internationaux. J'ai rencontré tous les cas de figure possibles et imaginables, que je relate dans mon livre. Puis, ce fût le jour du départ. 48 heures avant la date prévue, je n'avais toujours pas de sponsor.

Ce ne sera que la veille du départ qu'Adidas acceptera de me soutenir et ce n'est que le jour-même que les autocollants de la marque ont été collés de chaque côté de l'appareil. S'en sont suivis 909 jours d'aventures, mais je ne vais pas vous raconter le bouquin...

Patrice



FRANCESCHI

Te souviens-tu de ta première panne moteur ?

Elle s'est produite en ULM lors des essais du Sirocco. Je n'en ai pas encore connu en avion. Je volais dans la région de Melun et la cause était due à la poire de la pompe qui s'était décrochée et avait provoqué une prise d'air, un serflexe défectueux ou mal serré, ce qui avait entraîné un désamorçage du moteur. Je me souviens avoir réparé dans le champ et être reparti sans problème !

Tu as touché à d'autres types d'ULM ?

L'occasion m'a été donnée de voler en pendulaire, mais cela ne m'a jamais fondamentalement attiré. Peut-être est-ce dû à ma formation avion et voltige. Aujourd'hui, il y a beaucoup d'ULM 3 axes que je n'aimerais pas piloter, ils sont fermés, j'aurais l'impression d'être dans un avion et dans ce cas l'ULM ne m'intéresse pas. Ce que j'aime dans l'ULM, c'est être à l'air, sentir le vent, piloter aux fesses avec mes habitudes avion car j'ai mes paramètres et mes réflexes.

Quand tu es parti pour ton tour du monde, combien d'heures de vol avais-tu ?

Entre mes débuts de pilote avion en 1977 et ma découverte de l'ULM en 1982, j'avais, durant ces cinq années, accumulé quelques centaines d'heures.

Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

C'est, à coup sûr, le tour du monde en ULM. Je garde en moi de merveilleuses images de la planète qui me reviennent à l'esprit, comme si je regardais la terre à travers un kaléidoscope. Durant 2 ans et demi, j'ai accumulé une multitude de flashes visuels composés de jungles, de montagnes, de déserts, de mers, de rivières, de forêts, représentant un ensemble fantastique de beauté et de nature. Plus qu'un moment précis, c'est cette impression composite qui reste gravée dans ma mémoire.

A quelle altitude volais-tu ?

En moyenne de 10 mètres sol à 4 000 mètres ! A 4 000 m, quand il a fallu franchir le détroit de Gibraltar ou lors d'un passage de col ou bien encore au Nicaragua, à cause de la guerre qui m'obligeait à monter le plus haut possible, me retrouvant ainsi sur une tête d'épingle aux ultimes capacités de la machine quasiment en limite de décrochage. Ou bien dans le désert en Arabie Saoudite où des vents de face violents me contraignaient à voler pendant plusieurs jours, entre 8 ou 10 mètres, je me traînais, certes, mais avançais toujours. Je tiens à préciser que je naviguais sans GPS, à la montre et au compas, avec des cartes parfois d'une précision approximative...

Durant ces deux ans et demi, ton appareil a beaucoup souffert ?

Au Pakistan, j'ai changé l'hélice et j'ai refait la voilure. J'appuyais mon doigt dessus et il s'enfonçait. Les UV avaient fait leurs dégâts. J'ai également changé les cylindres du moteur. Actuellement, mon appareil est exposé dans un musée. Il m'avait été demandé pour celui d'Athis-Mons puis a été récupéré par une association.

Quelle fut ta plus grande traversée maritime ?

Ce fut la mer Adriatique, entre la Grèce et l'Italie. Le but était de faire 40 000 km autour de la terre, moins l'Atlantique et le Pacifique, pour des raisons évidentes d'autonomie ! Je tiens à rappeler qu'un Sirocco de série, même avec des réservoirs additionnels, dont je n'ai pas voulu m'encombrer, peut faire 400 à 500 km, ce qui n'aurait rien changé. Cela reste toujours des sauts de puce.

Quel fut ton plus gros malheur ?

Si le plus beau souvenir est une multitude d'images, le pire fut la multitude de problèmes administratifs échelonnés tout au long du voyage

à chaque pays traversé. Il m'est arrivé d'être stoppé une semaine, parfois 4 ou 8, jusqu'à 3 mois. J'ai été arrêté, mis en prison plusieurs fois. Je me suis toujours sorti de ces situations scabreuses, grâce à l'aide des ambassades et du soutien du ministère des Affaires Étrangères.

Actuellement, tu sembles beaucoup pratiquer la voltige aérienne. Que t'apporte-t-elle ?

Le plaisir fondamental de cette discipline s'apparente, pour moi, à celui que je ressens en pratiquant l'équitation et j'apprécie beaucoup. Ce plaisir réside dans le fait d'acquiescer la maîtrise la plus absolue de l'animal ou de l'appareil, qu'on le pilote ou le dirige. Il est fantastique de pouvoir mettre un avion dans des configurations de vol impensables, dominer la situation, parvenir à ce que j'appelle "le plaisir de la maîtrise" ! Prenons le cas des vrilles, que tout pilote basique est censé apprendre, plus ou moins selon certaines écoles. Croyez-moi. Le jour où, à force d'en avoir effectué, une vrille devient plus un plaisir qu'un stress, car la crainte n'a plus lieu d'être, eh bien, ce jour-là, vous acquiessez une confiance dans le troisième élément aérien, en dignité de vol, qu'il est impossible d'obtenir sans la voltige. Si j'avais un conseil à donner, il serait le suivant : "Quel que soit le domaine de vol que l'on adopte, qu'il concerne l'ULM, l'avion, le parachutisme, voire même la montgolfière, un passage par la voltige aérienne, bien encadré évidemment, vous rendra meilleur en l'air !" Reconnaissez qu'un pilote, uniquement ULM pendulaire ou 3 axes, qui aurait touché à la voltige avion, bénéficiera automatiquement d'une expérience formidable qui le rendra plus sûr au quotidien ! Il y a autre chose que nous retrouvons à la fois en voltige et en chute libre. Ce sont les sensations fortes, différentes des émotions d'émerveillement que procure un vol conventionnel. Elles vous provoquent une griserie formidable qui vient, dans l'échelle des plaisirs, juste derrière la joie de maîtriser sa machine.

Comment te définirais-tu professionnellement ?

Je suis un écrivain-aventurier. L'ethnologie et la nature humaine me passionnent. Avec ce tour du monde, j'ai eu la possibilité de rencontrer, de façon linéaire, les populations de la planète, les unes derrière les autres : elles ne m'ont jamais déçu.

J'ai lu, dans ton CV, que tu avais aussi publié des poésies !

L'aventure ne peut se vivre sans poésie.

Sans la poésie, l'aventure reste une gesticulation musculaire, indigente intellectuellement !

Ce tour du monde fut éprouvant physiquement ?

J'étais très fatigué à l'arrivée. Deux ans et demi de stress usent réellement, mais je remercie mon père et ma mère de m'avoir donné un corps solide. Ensuite, l'éducation et l'entraînement aux arts martiaux, que j'ai commencé dès l'âge de 8 ans, m'ont aidé à entretenir un corps qui est aussi un outil. Dans cet esprit, la culture samouraï procure un équilibre intérieur, une parfaite connaissance de soi et la maîtrise du pacifisme bien compris. Le tout dans une austérité spartiate. Ainsi, le corps dévient cet outil à qui l'on doit tout pouvoir demander pour atteindre les objectifs fixés par la tête et l'esprit. En aucun cas, le corps ne doit être un obstacle. Seul un entraînement permanent permet à la machine de rester efficace. Sinon, un jour, elle casse ou ne passe pas.

Aujourd'hui, la mer et la voile occupent une majeure partie de ton temps ?

Chez moi, la mer existait bien avant le fait de voler. En 1977, avec les troupes aéroportées, la possibilité m'a été donnée de suivre des stages en vue d'acquérir une formation. C'est de cette façon que j'ai appris la plongée sous-marine. Auparavant déjà la mer m'avait attiré, mais je n'avais jamais encore pressé le bouchon au maximum dans ce domaine. J'avais accumulé différentes expériences en gardant l'objectif de m'en servir un jour.

Ce jour est arrivé. La mer domine mes activités actuelles. Avec "La Boudeuse", dont je suis le skipper, il m'est enfin permis de naviguer sur une jonque.

Pourrais-tu nous décrire ce bateau ?

Il s'agit d'une jonque chinoise construite suivant le modèle de jonque de guerre du XIX^e siècle. Un somptueux navire de 30 m de long, possédant trois mâts et un carré de 7 m de large, avec bibliothèque. Elle est conçue de façon traditionnelle, à l'ancienne, faite de boiseries. Elle est absolument magnifique ! Nous pouvons parcourir, en fonction des vents, en moyenne 190 miles en 24 heures. Nous pouvons atteindre aussi 7 à 9 nœuds à l'heure.

A bord, nous avons trois mois d'autonomie complète. Ce bateau a été transformé en navire expédition et exploration. Notre jonque possède un moteur auxiliaire, des génératrices, 14 tonnes de gasoil pour faire tourner l'ensemble, mais aussi

des chambres froides, une salle informatique pour communiquer avec le monde entier, avec le téléphone satellite.

As-tu bénéficié de sponsors pour financer un tel projet ?

Non. Je ne veux pas de sponsor. Le projet a été monté sous l'égide de la société des explorateurs français et des partenaires médiatiques, comme les télévisions et les éditeurs qui en financent une partie.

Comptes-tu nous la présenter en France ?

Bien sûr. Je la rapatrie en France à la fin de cette campagne, pour essayer d'en produire une autre. Je prévois de l'ancrer sur la Seine, pendant les six semaines de diffusion des films réalisés grâce à elle. Son emplacement à quai se situera, dans le meilleur des cas, en face de France Télévision. Mais nous n'en sommes pas encore là. Pour le moment, nous tournons les reportages. Quatre mois seront nécessaires pour notre retour par la Mer Rouge, ce qui s'avère être somptueux.

Quelles ont été les retombées de ton tour du monde en ULM ?

Le livre s'est très bien vendu. Il était temps, car même avec Adidas, les difficultés financières étaient bien présentes. En revanche, ce qui m'a gêné, fut le fait, pendant quelque temps, après mon retour, d'être considéré et catalogué comme le roi de l'ULM. Or, je ne voulais pas devenir le roi de quoi que ce soit. Je donnais dans ma vie autant d'importance à mes expéditions et à l'ethnologie qu'à mes livres. Je ne voulais pas me retrouver avec l'étiquette ULM point final ! Pour le reste, cela m'a procuré la crédibilité et la possibilité de refinancer, de façon immédiate, les expéditions suivantes. 24 heures ont suffi pour obtenir des fonds.

L'y pense, ton ravitaillement en carburant n'a pas dû toujours être évident ?

J'avais emporté ma peau de chamois et mon entonnoir et je me fournissais en fonction de ce que je trouvais. Dans certains pays comme le Brésil, par exemple, cela se compliquait. Il n'y a pas d'essence dans ce pays mais un carburant à base d'alcool de canne à sucre. Si j'utilisais le super carburant local, mon moteur s'encrassait et finissait par s'arrêter... J'avais trouvé un mélange qui fonctionnait à peu près. Il était composé de 30 % d'essence aviation, la 100 LL et de 70 % d'essence locale, sans oublier mes 2 % d'huile. Encore fallait-il trouver de l'essence aviation, ce

qui représentait déjà une véritable aventure et un enchaînement de prouesses techniques.

Si tu avais une devise dans la vie, quelle serait-elle ?

ETRE et DURER !

As-tu un message à faire passer, un conseil à donner ?

Jeunes ! Pensez à ce que vous voulez faire de votre vie, sachez prendre des risques calculés et sérieusement préparés. Franchissez toujours le pas, vous n'aurez surtout aucun regret. Si ça marche, c'est bien, si cela échoue, vous aurez quand même essayé. Ainsi, vous ne vous retournerez pas à la fin de votre vie sur votre passé en ne constatant que des rêves jamais réalisés, en vous disant : "Ha ! Si j'avais su ou si j'avais pu ...". Afin de n'avoir aucun regret, vous devez vous lancer mais en vous formant pour gagner, le but n'étant pas de perdre. Il ne faut pas agir sur un coup de tête ou bien être une tête brûlée. Cela ne donne que de jeunes pilotes morts. Dans la vie, il faut s'accomplir, persévérer dans son être. Le tout, intelligemment, avec l'énergie vitale en soi, être inaccessible au découragement afin d'embrasser la vie toute entière ! Je pense que finir une vie non désirée est pire que d'avoir échoué dans le premier pas de l'accomplissement d'un désir ou d'un souhait personnel.

Diras-tu une blague pour finir ?

C'est une histoire qui laisse à réfléchir sur la vanité humaine. Un jour, un astronome découvre une planète sur laquelle quelque chose est écrit. Il contacte tous les astronomes de terre qui y braquent leurs lunettes et, avec un gros télescope, on peut clairement lire : "Qui êtes-vous ?". On n'avait jamais vu ça. Branle-bas de combat sur terre. Les Nations Unies se regroupent. Une décision est prise : nous devons répondre. Pour ce faire, on entreprend de raser l'Himalaya, afin de transporter toutes les pierres dans le Sahara pour y écrire notre réponse. Pendant un siècle, l'humanité toute entière suit les travaux. Des blocs gigantesques de l'Himalaya sont arrachés, afin d'écrire au sol de façon colossale et visible de l'espace : "LA TERRE". Puis, les astronomes retournent à leurs lunettes braquées sur la fameuse planète en question, et là, que voient-ils comme réponse ? "C'est pas à vous qu'on cause !" ■ ■ ■