



MARCHE ET VOL

Par Jean-Michel Ara-Somohano, texte et photos.



Saint-Hil Airtour L'INCROYABLE DUEL!

Le traditionnel départ de l'Airtour, de la moquette de Saint-Hilaire. Arrivée 9 balises et 350 km plus tard, même endroit.

Après un an d'interruption, le Saint-Hil Airtour est reparti. La plus prestigieuse de nos courses de marche et vol, vraie petite X-Alps dont elle est souvent l'antichambre, le niveau des pilotes et l'engagement n'ont rien à lui envier... Une véritable épopée.

L'édition 2016 de ce Saint-Hil Airtour aura marqué les esprits par d'amicaux mais incroyables duels... Maxime Pinot et Benoît Outters ont alterné la pôle position du départ jusqu'aux toutes dernières minutes de la course. Au terme de ces 350 km de raid bouclés pour eux en 4 jours, c'est Maxime Pinot (vainqueur de la Superfinale PWC 2014) qui arrache une magnifique victoire au sprint, par les airs, devant Benoît Outters (champion d'ultra-trails, crossman et pilote de développement chez Supair).

Nicolas Guihard suit à une magnifique 3^e place. Neuf compétiteurs sur 41 équipages inscrits bouclent le parcours dans le temps alloué.

Focus sur 7 journées d'une course au format bien rodé

Comme les autres courses de marche et vol, le Saint-Hil Airtour n'autorise que les déplacements par voies pédestre ou aérienne. Cette année, 9 points de contournements balisaient un tracé inédit sur plusieurs départements. Sur les 7 jours de course prévus, les concurrents sont assistés par un équipier, indispensable sur de nombreux postes (logistique-ravitaillement-voiture d'assistance, cuisine et massages, aide aux routages topographiques et météorologiques, lien de sécurité avec le bureau de course, etc.).

Premier jour, vent et marche à gogo vers Montlambert, selfie de Samuel Vurpillot avec Bertrand Chol et Florent Serra.



Au départ, le futur vainqueur Maxime Pinot et son assistant Jérémie Lager. La course sera rude pour tous.



Samedi 25 juin : prologue et règles du jeu

Classiquement, cette journée J0 est consacrée aux inscriptions et briefings. Et cette année encore, aucun doute, le niveau général des sportifs apparaît en nette progression. Les athlètes présents sont tous affûtés, prêts à se dépasser physiquement et à en découdre avec les éléments. Les mines sont déterminées.

Côté organisation, c'est une équipe hyper pro et structurée qui a permis de relancer cet Air-tour 2016 après un an d'interruption, un premier briefing météo précis éclaire les concurrents sur les scénarios à venir : le vent de Nord tempétueux annoncé le lendemain risque de transformer la première journée de course en ultra-trail... L'ambiance est incroyablement studieuse, parfois crispée, les consignes s'enchaînent. Rappel du règlement dans tous ses détails, arrêt de course journalier à 20h30 avec dernier pointage sécurité à 21 heures, nombreuses zones de vol interdites, etc. Et rappel du principe fondamental : « *Philosophiquement, les pilotes doivent rester dans la mesure, ne pas se surexposer et gérer en permanence leur équilibre, soit le couple niveau de fatigue-niveau d'engagement physique au sol et dans le pilotage* ».

En clair, le format de course pousse les hommes dans leurs retranchements, chacun doit savoir définir ses limites pour préserver son intégrité. Le rôle des assistants et leur responsabilité dans l'accompagnement de leur pilote sont aussi mis en avant.

Le parcours, et points de contournements

Départ du décollage de Saint-Hilaire-du-Touvet, altitude 960 m – TP 1, mont Pelat (Bauges), 1 543 m, rayon 200 m – TP 2, col des Aravis, 1 486 m, rayon 2 000 m – TP 3, sommet de la Bourgeoise (Samoëns), 1 770 m, rayon 200 m – TP 4, déco du Lachat au Grand-Bornand, 2 100 m, rayon 200 m – TP 5, sommet du Semnoz, 1 699 m, passage à pied

obligatoire, rayon 200 m – TP 6, déco de Saint-Hilaire-du-Touvet, rayon 200 m – TP 7, sommet du Châtel (Trièves, région de La Mure), 1 937 m, rayon 200 m – TP 8, déco de Saint-Martin-en-Vercors, 1 305 m, rayon 200 m – TP 9 et arrêt des points temps, sommet de la dent de Crolles, 2 060 m, rayon 200 m – Ligne d'arrivée à l'atterrissage sur le plateau, près de l'OT de Saint-Hilaire.

BREFS INTERVIEWS D'AVANT-COURSE

Avec Maxime Pinot

Maxime, tu viens de terminer la Bornes to Fly 2^e derrière Chrigel Maurer. Comment te sens-tu physiquement ?

Tout va bien, la Bornes to Fly était une bonne phase de réglages pour valider ma préparation physique (4 sorties par semaine en moyenne avec alternance de dénivelés positifs et runnings) et me caler avec Jérémie Lager, mon assistant.

Tes ambitions sur la course ?

D'abord, me tester sur une compétition de marche et vol longue... 350 km de parcours et 7 journées potentielles, c'est long ! Pour le reste, en maîtrisant à peu près mon destin, je vise un top 5, mais il y a du beau monde !

Avec Benoît Outters

Hello Benoît ! Tu sors tout juste victorieux de plusieurs week-ends de compétitions en ultra-trails... Ne crains-tu pas un contre-coup de fatigue dans cette course atypique ?

C'est vrai que j'ai un peu poussé la machine ces derniers temps ! Mais mes objectifs premiers sont de me faire plaisir, d'engranger des expériences de course et de surtout, surtout,



Bibou, directeur technique à l'école Prévot et DE de l'épreuve, distribue les dernières consignes.

ne pas me faire mal... Se figer dans des objectifs de résultat peut être toxique. Je veux juste faire ma course, sans me faire influencer, rester lucide et maître de mes propres choix.

La course, résumé, les moments forts des leaders

Jour 1. Descente en courant de Saint-Hilaire (pas volable), puis marche à gogo ! Décollage très tardif du mont Pelat, les conditions deviennent excellentes et via le Grand-Arc, puis Aiton, l'Ébaudiaz, le mont Mirantin et Bisanne, les premiers, Benoît Outters et Martin Beaujouan en tête, arrivent dans le val d'Arly.

Jour 2. Déco des faces Est des Aravis, Samoëns, retour dans les Aravis, Annecy, Semnoz, Saint-Hilaire.

Jour 3. Montée en faces Est de Belledonne pour les leaders Benoît Outters et Maxime Pinot, descente au sud jusqu'au Châtel, Vercors.

Jour 4. Dernier round, Benoît Outters VS Maxime Pinot, goal.

Photos de Benoît Outters, l'arrivée sur le val d'Arly après un décollage tardif du mont Pelat, Bauges. Et à droite, le lendemain, Martin Beaujouan en marche matinale dans les Aravis. Il préférera stopper après 2 incidents type signal d'alarme... Sagesse.





Photo Baptiste Joly

Deuxième jour, un concurrent de retour de la Bourgeoise file devant les calcaires des Aravis, direction le Grand-Bornand puis Annecy et plus tard, passage par Saint-Hilaire.

Classement du Saint-Hil Airtour (9 pilotes au goal sur 41)

1: Maxime Pinot (Skywalk Poison X-Alps), 2: Benoît Outters (Ozone LM 5), 3: Nicolas Guihard (Ozone LM 6), 4: Henri Montel (Niviuk Peak 3 X-Alps), 5: Bertrand Chol (Gin GTO 2), 6: Sam Vurpillot (CH, Nova Triton 2 Light), 7: Jordan Revel (Skywalk Poison X-Alps), 8: Stéphane Garin (Gin GTO 2), 9: Danièle Perguer (Ozone LM 5), 10: Julien Serre (Skywalk Poison X-Alps, 347,3 km), 11: François le Hen (Ozone Alpina 2, 337 km), 12: Alexander Villa (Ozone LM 5, 329 km)...

Interviews

Maxime Pinot, vainqueur, 2 heures après le goal

Bravo Maxime ! Tes premières impressions à chaud ?

Je suis super heureux ! Ça a été une compétition vraiment intense, chargée de moments forts, avec de très belles journées comme lundi, où le vol était magnifique... On s'est tirés la bourre non-stop jusqu'aux toutes dernières minutes, Benoît (Outters) est vraiment très fort dans ses déplacements... Il a fallu jouer serré en l'air pour faire une petite différence et avec un peu de réussite, ça a marché aujourd'hui. Sinon, côté jambes... Ça pique un peu !

Tu remportes cet Airtour en 4 jours, 20 minutes devant Benoît, avec une grosse avance sur vos poursuivants. Comment avez-vous réussi à creuser un tel écart ?

La différence, nous l'avons faite dès le premier jour en courant à fond. Ça nous a permis d'être dans le parfait timing météo jusqu'au bout. Pour les poursuivants qui se sont vite heurtés à une météo moins favorable... Ça doit être un vrai calvaire !

Ce qui confirme que sur ces formats de course, il ne faut jamais mégoter. Un mauvais timing, les autres te rattrapent illico... Mais si tu saisis une ouverture, tu peux aussi marquer un écart de dingue. Tout comme en PWC, le groupe de tête inscrit son rythme, optimise et rebondit dans les créneaux. Le reste de la course suit et ne peut qu'espérer un changement de rythme favorable pour remonter. Un bon routage est donc un facteur fondamental ! J'en profite au passage pour remercier Joël Favre pour ses analyses météo et les itinéraires parfaits.

Plus largement... Il faut sans cesse chercher à avancer, à gagner chaque mètre précieusement. Les erreurs sont à minimiser au maximum, il faut gérer sa forme pour rester lucide et savoir temporiser aux bons moments.

Enfin, sur ces courses, les deux aspects condition physique-performance en vol sont **indissociables**. Un concurrent bon en vol, mais pas à la hauteur physiquement (ou vice-versa), ne peut à minima que prendre une pile, voire se mettre en danger.

Niveau perso as-tu déjà identifié des postes à améliorer pour tes prochaines courses ?

On a engrangé une bonne expérience sur cette course avec mon équipier Jérémie Lager. Il va falloir débriefer sérieusement mais il y a clairement des pistes de travail à améliorer. Comme un programme de préparation physique spécifique beaucoup plus poussé, améliorer les méthodes de préparation topographiques et les bases de connaissance, affiner les équipements matériels... Ma référence absolue, c'est Chrigel Maurer... C'est une machine, il ne laisse rien au hasard. Son engagement to-



Photo Thierry Lathoud



Par Sam Vurpillot, transition au-dessus de Magland, en direction des Carroz d'Araches et du TP 3 de la Bourgeoise dominant Samoëns.

tal, ses niveaux de performances physiques, en vol, mentales, sont ahurissants. Même à pied, personne n'arrive à le suivre ! Donc oui c'est clair, je vais bosser et tenter d'améliorer tout ce qui peut l'être pour les prochains rendez-vous.

Benoît Outters, second du Saint-Hil Airtour

Alors Benoît, satisfait de ta course ?

Oui ! Vraiment content du résultat, et surtout du scénario général de la course. Avec une super émulation en tête de course avec Maxime depuis le début. J'avais un léger avantage physique, mais Maxime a un gros avantage en vol. En l'air, je le sais, c'est lui le boss... Mais je suis pleinement satisfait de ce que j'ai produit, à ma façon, sans faire d'erreurs.

Les meilleurs instants que tu retiendras de cette aventure ?

Il y en a tellement... La journée de lundi était vraiment belle avec un vol juste énorme. À partir de Samoëns, le vol vent arrière s'annonçait vraiment cool et ça a effectivement été magnifique jusqu'au soir. Et le parapente, c'est quand même vraiment agréable quand c'est facile, avec de bonnes conditions ! Mardi, on a commencé par 4 heures de marche côte à côte avec Maxime et on s'est tirés la bourre en vol toute la journée ! La navigation vers le sud à essayer de perforer le Taillefer a été longue... et éprouvante. Puis j'ai tout donné en tête jusqu'au soir pour tenter de marquer un écart significatif, la remontée à pied pour décoller dans le Vercors m'a assuré un bon placement. Avec 1/2 heure de plus, j'aurais pu pousser en vol jusqu'à Grenoble et boucler ce matin en remontant à la dent de Crolles en courant. Mais avec des « si »... (éclats de rire).

Il y a tellement d'instant forts dans ces courses, c'est vraiment dense. Mais sûr, ce que je préfère, ce sont les portions de vol dans les massifs les plus reculés et sauvages. « L'es-

Fin du 2^e jour, les leaders Benoît Outters et Maxime Pinot sont déjà de retour au TP 6 de Saint-Hilaire ! Prochaine étape, Belledonne...



Benoît Outters le 2^e jour, quittant les Aravis direction Annecy.

prit marche et vol », je l'ai appris aux côtés d'Antoine Girard, jamais avare d'engagement. Donc c'est clair, en grosses conditions, je peux continuer et marquer une différence. Maxime vole d'ailleurs dans le même esprit

d'engagement. On sait comment voler et se placer dans du vent fort. Ce n'est pas ce qu'on préfère mais en conditions de course, on sait le faire.

Quels sont les grands éclairages que tu tireras de cette course ?

Ce ne sont que mes premières vraies grosses expériences en tant que pilote de course, je cerne donc tout juste les différents éléments à optimiser. Ce qui est certain, c'est que chaque mètre gagné compte... Une heure de vol en plus par jour, c'est 30 kilomètres. À pied, c'est 5 heures de marche ! Il faut toujours minimiser les erreurs, bannir les « options suicide », toujours assurer, éviter les sursrégimes. Un autre point clef, c'est le routage... Dans mon team, Pierre-Yves Alloix et Antoine Girard m'ont assuré des expertises parfaites. Les assistants ont aussi un rôle majeur : même si c'est parfois culpabilisant, on doit se reposer totalement sur eux, dès que c'est possible. Il faut donc être totalement sûr de la solidité de ses rapports avec ses assistants car tout doit tenir le cap en cas de coups durs, et il peut y en avoir de sérieux... Enfin, en situation de compétition, tu te surpasses sans cesse... Le plus important est de rester lucide, se connaître, savoir définir son état de forme et valider sa concentration dans les instants clefs. La condition physique te permet d'absorber et d'être endurant dans les déplacements au sol bien sûr, mais aussi en vol. Le parallèle est sans appel ! Parce que tu as beau planifier, en situation, tu ne sais jamais vraiment ce qui va se passer... C'est l'aventure.

Chacun sait que l'Airtour, comme la X-Pyr, sont des étapes préparatoires pour la X-Alps... Tu comptes postuler à l'édition 2017 ?

Pourquoi pas ?... C'est une course qui fait rêver et mon rôle d'assistant pour Antoine Girard en 2015 m'a vraiment donné envie. Mais c'est d'un engagement total, qui ne se prend pas à la légère.

Organisation

Une organisation bénévole, dotée d'un budget de fonctionnement réduit au strict minimum, soit un peu plus de 10000 euros, aucune subvention. Noyau du PC course composé de Bibou (directeur d'école à Prévot), Loïc Vicier et Jean-Michel Barbot.

Impossible de remercier les nombreuses personnes qui ont œuvré à la renaissance de l'Airtour... Un travail de fond débuté en septembre 2015 avec recherche de partenaires, création du site web, mise en place du système de live-tracking, élaboration d'un planning bénévoles, etc., etc. Au final, une organisation financée à 100 % par les pilotes et les sponsors : Supair, Ozone, Advance, Wingshop, Ripair, Prévot, Kortel Design, Syride. Merci à eux...

L'incroyable dévouement des bénévoles a assuré la pleine réussite de ce Saint-Hil Airtour. Nous nous joignons aux pilotes pour les remercier et les féliciter. Sans eux, rien de cette aventure n'eût été possible.

Extraits du vol de Benoît Outters, le 3^e jour... Après un décollage des faces Est de Belledonne, Maxime Pinot en vol vers le Taillefer, et la vallée qui va vers Bourg d'Oisans. Au milieu, direction le Vercors, regard en arrière après la balise Sud du Châtel, à droite, et le lac du Monteynard. En bas, re-décollage tardif du Vercors et le plateau aux environs du TP 8 de Saint-Martin, pas vraimentposable !





Récit pilote, Benoît Outters

Jour 2

7 heures... On part avec Martin (Beaujouan) en direction de la 2^e balise, le col des Aravis. La suite du programme ce matin, c'est la traversée des Aravis afin de se placer et décoller sous Croisse-Baulet, au-dessus de Cordon.

10h30: après un peu plus de 3 heures de marche, retrouvailles et temporisation au décollage avec Martin. C'est encore très humide et le plafond n'est pas très haut. Après avoir figolé le plan de vol, le but est de rejoindre la Bourgeoise, au-dessus de Samoëns. Le vent de Nord risque de rendre difficile cette première partie du vol mais une fois à la Bourgeoise, le retour poussé par le Nord devrait être une formalité!

Le premier thermique de la journée est plutôt généreux et on fait le plein avec Martin en bordure de nuage. On profite de la vue sur le Mont-Blanc, en transitant vers Varan.

En altitude, le vent de Nord est bien marqué mais en basses couches, nous sommes protégés, nous parvenons à remonter la vallée de l'Arve jusqu'à la Croix de Fer, avec un passage bien mouvementé!

Au passage de l'arête du vallon de Flaine, le Nord devient vraiment sensible et je m'accroche à tout ce qui monte pour poser juste au-dessus de la station des Carroz d'Araches. Au moment de poser, je vois Martin 400 m plus haut... J'imagine qu'il va parvenir à passer en vol dans la vallée de Samoëns. Je plie

vite ma voile et demande conseil à Pierre-Yves Alloix. Derrière son ordinateur, il m'indique que Martin a posé dans le vallon de Flaine, et que Maxime Pinot arrive en vol sur Varan.

Il ne faut pas perdre de temps, remonter au sommet de la station des Carroz pour redécoller! Petit coup de fil pour prendre des nouvelles de Martin, il a posé fort et s'est fait mal au dos... Après 700 m de dénivelé, j'arrive au sommet de la station et je vois Maxime filer au-dessus de ma tête... Ne me demandez pas comment il est passé!

Peu importe, le temps de trouver un décollage et je suis à nouveau en vol. La suite du parcours se présente bien. Des voiles enroulent déjà sur Samoëns et en face, la Bourgeoise est bien allumée.

Une fois la balise passée, je dois m'y reprendre à deux fois pour rejoindre Taninges et transiter sur Cluses. La brise en basses couches est déjà forte, il faut rester haut pour ne pas être pris au piège.

Une fois dans les Aravis, la suite du vol est une formalité, les conditions sont vraiment bonnes et poussé par le Nord, les kilomètres défilent.

Un gros plein sur la balise du Lachat du Grand-Bornand et direction le Lachat de Thônes! La ligne jusqu'au Veyrier est magique, bercé dans la confluence entre la brise d'Annecy et le vent du Nord.

J'arrive au Semnoz (balise qu'il fallait obligatoirement passer à pied) avec plus de 45 minutes de retard sur Maxime. Bien sympa d'y retrouver le team Supair avec Clément Latour et Yoann Chavanne pour un ravito express! Mes assistants Antoine et Laetitia sont là eux aussi, et m'encouragent pour la suite du vol.

Toujours aidé par le Nord, tout s'enchaîne jusqu'à Saint-Hilaire. C'est un parcours classique en retour de cross que je connais bien. Après avoir rattaché sur les faces ouest de Bramefarine, il faut déjà anticiper sur la journée du lendemain. Après plusieurs coups de fil à Antoine Girard et Pierre-Yves Alloix, il semble que la meilleure option pour le lendemain sera de décoller des faces Est de Belledonne, en passant par le pas de la Coche.

Au final, il est un peu plus de 19 h quand je pose au pied du funiculaire de Saint-Hilaire. Il ne va pas falloir traîner pour monter au TP 6, sur le plateau, si je veux pouvoir redécoller et poser avant 20h30!

Au déco Sud, nous nous retrouvons avec Maxime Pinot, échangeons quelques mots... Et c'est reparti, direction le versant de Belledonne en face, pour la dernière fléchette de la journée!

Je prends une ligne pourrie et Max pose 200 m au-dessus de moi sur la longue route qui mène au pas de la Coche...

Jour 3

Après une courte nuit, c'est parti pour 4 h de marche vers le pas de la Coche. Je suis vraiment enthousiaste à l'idée de monter décoller des faces Est de Belledonne: c'est une montagne bien sauvage, typiquement le terrain dans lequel j'adore évoluer.

On se retrouve vers 11 h au décollage avec Max. Antoine Boisselier est monté pour l'occasion, on a donc droit à un ouvrier de premier choix! La météo annonce un flux de Sud marqué et une masse d'air plutôt stable, pas des conditions rêvées, mais on est placés au meilleur endroit pour tenter quelque chose.

Première partie de vol avec Max mais une fois lancée la transition en direction du col d'Ornon, les conditions deviennent compli-

À gauche, le vainqueur de l'Airtour Maxime Pinot. Il était équipé comme Benoît d'une sellette Supair Strike, en essai page 48.

À droite, Benoît Outters, leur arrivée à été serrée! Voir récit, fin de course...





Goal ! Après la 9^e et dernière balise du sommet de la dent de Crolles, l'arrivée de Maxime Pinot et de sa Skywalk Poison X-Alps.

me permet de traverser le plateau pour raccrocher les faces ouest du décollage de Saint-Martin, le TP 8. J'étais plutôt content d'avoir un peu de gaz sous les pieds, le plateau étant très boisé, impossible... C'est encore fumant dans la vallée de Saint-Martin et je chemine poulie/poulie dans du +2 m/s sur les faces ouest... Malheureusement, il est bientôt 20h30 et le règlement nous oblige à poser.

20h28, me voilà au pied des gorges de la Bourne... 30 minutes de vol en plus et j'aurais sûrement pu rejoindre la vallée de Grenoble.

Jour 4

La journée est annoncée stable le matin avec un bon flux de Sud (20-30 km/h au-dessus de 2 000 m). Vu ma position, il me faut 3 h 30 pour rejoindre le col Vert et les faces Est du Vercors.

Derrière moi, Maxime fait une fléchette pour passer la balise de Saint-Martin, puis marche pour se replacer sur les faces Est.

Il est 10h30 et je suis prêt à décoller. Les quelques cumulus sont tout juste au-dessus des crêtes mais ça tient... Je prends mon temps, la météo ne s'est pas trompée, c'est bien stable et c'est encore pire du côté de la Chartreuse...

Un peu avant le Moucherotte, un thermique me permet de passer l'inversion et monter à 2200 m : c'est tout juste assez pour traverser au-dessus de Grenoble.

Je prends le risque de transiter, en sachant que les conditions vont finir par s'améliorer, et que Maxime, en décollant plus tard, risque de pouvoir en profiter... Je raccroche sous le Saint-Eynard et finis par poser sur le plateau, juste en dessous de la dent de Crolles, notre dernière balise ! Je plie et cours pour remonter au sommet, Maxime est en vol et vient de quitter le Moucherotte, à plus de 2700 m ! Je ne lâche rien mais je sais déjà que c'est perdu d'avance... En sortant des arbres au niveau du « pré-qui-tue » (ndlr : les grandes pentes d'herbes sous la dent de Crolles), je vois Maxime me passer pour la 3^e fois de cette course au-dessus de la tête.. Impérial, il claque la balise et remporte l'Airtour !

Je finis par redécoller peu après dans le pré-qui-tue et passe à mon tour la balise du sommet 20 minutes plus tard... Posé à Saint-Hil, je retrouve Max et le félicite. Quelle course !

quées. La stabilité est là, et le vent de Sud commence à être bien présent.

Je vois Max partir en direction du plateau, sous le vent du Taillefer. De mon côté, je suis moins haut et j'espère vraiment pouvoir remonter les faces Est du col d'Ornon.

Le vent du Sud lèche les reliefs et je suis forcé de poser à contre-pente pour me replacer sur une face mieux orientée... 30 minutes plus tard, je redécolle. Max a posé et marche en direction du Taillefer pour retrouver un déco. Le passage du col d'Ornon n'est pas simple et les turbulences sont de plus en plus fortes, je finis par me faire complètement « appuyer » jusqu'à me retrouver bas en fond de vallée... Il doit être bientôt 13 h et je m'attendais à une brise forte en basses couches mais au contraire, protégé du Sud, je parviens à rejoindre une arête bien exposée à la brise qui

me permet de remonter suffisamment pour prendre un thermique monstrueux sous le vent du Coiro ! Après m'être battu avec ma voile, me voilà au nuage à plus de 3000 m. Yesss ! Max n'a pas encore redécollé quand je transite vers le Châtel, la balise la plus au sud du parcours.

J'arrive bas mais un bon cycle me permet de refaire le plein. Direction le Sénépi puis la prochaine balise du Vercors. Je sais que Max est reparti et qu'il n'est pas loin derrière.

Je pose à l'entrée du Vercors, quelques calculs me permettent d'espérer y décoller en fin de journée sur les faces ouest. Après plus d'une heure de marche, je vois Maxime enrôler sur les faces Est, juste au-dessus de ma tête ! Il finit par poser quasiment à mon niveau.

Il est 19h45 quand je redécolle, les faces ouest sont encore bien actives. Un bon plein



MARCHE ET VOL

Saint-Hil Airtour

Nicolas Guihard, 3^e du Saint-Hil Airtour

Me voilà perché sur la crête du Margeriaz au 3^e jour de course, l'esprit complètement libre. Il y a 2 ans, nous voyions passer les pilotes de l'Airtour depuis le sommet du Grand-Colomb, dans le massif de Belledonne, après un fabuleux bivouac pour mes 40 ans. Mon cadeau me tendait les bras: les potes m'offraient le prochain Airtour en se mobilisant auprès de ma famille pour que je sois complètement disponible pour cette course. Et aujourd'hui, je me planque dans la brise pour progresser vers Saint-Hilaire, contre le vent de Sud. Les 3 pilotes devant moi vont poser pendant que j'exploiterai à fond mes souvenirs des années compétitions. J'arriverai ensuite à rejoindre Saint-Hilaire, puis faire une transition sur Grenoble qu'on ne fait jamais, grâce à un plafond sorti d'on ne sait où, au Saint-Eynard.

Les deux jours suivants se résumeront essentiellement à une course à pied, sans rien lâcher puisque Henri (Montel), 4 heures derrière, donnera tout ce qu'il a. La différence est minime, une transition tout au plus... Les deux années d'entraînement donneront leurs fruits, les expériences de la Transdrômoise 2014 et de la Bornes to Fly 2015 me serviront également pour gérer l'effort. Un seul regret: celui de ne pas partager ces moments avec Guillaume (Bellet), perdu dans la vallée du Giffre lors d'un « sauve-qui-peut » collectif. Mais pour l'heure, je me recentre sur l'essentiel: atteindre cette petite crête de La Rochette qui a si souvent fait la différence, anodine mais si généreuse... parfois!



Florent Serra trace... Image de Vivien Rousseau, son assistant et photographe talentueux.



Pour tous, suivi permanent live-tracking au PC course. Photo de Alain Doucé.



Photo Facebook Brain de Folie

Aucun doute, en marche et vol, il faut savoir gérer les situations délicates... Posé d'un concurrent, sans doute dans les gorges du côté de La Rochette.

Par Maxime Bellemin

Réflexions et enseignements techniques

Dans les compétitions classiques de vitesse, boucler le parcours est souvent un objectif intermédiaire de progression pour les pilotes. Dans les épreuves de marche et vol, boucler le parcours dans le temps imparti est un but en soi.

Utiliser tout le temps disponible pour profiter au maximum de l'épreuve, du contact avec la nature et les autres participants, pourrait même être vu comme une approche raisonnée et modérée de ces épreuves.

Vouloir terminer ce genre de course de pleine nature avec le meilleur classement possible est une tout autre affaire, réservée à des athlètes confirmés et préparés en conséquence. Ceux-ci mettront une intensité dans leur engagement qui les amènera à toucher de nombreuses limites que seuls, le talent et l'expérience leur permettront de combiner: limites mentales, physiques, de sécurité... Ces limites ne sont pas forcément celles de pilotes ayant comme objectif premier de boucler le parcours.

Dans les deux cas, une planification sur la durée de l'épreuve de ses efforts et de ses actions est nécessaire. Il faut aussi être placé au bon endroit, au bon moment. Ces épreuves se font fréquemment en équipes, parfois prévues en affinités, ou improvisées sur le terrain, la décision de décoller ou pas peut se prendre à deux, les informations sur l'évolution de l'aérodynamique et de la météo peuvent être partagées, ce qui sera un chaînon supplémentaire dans la chaîne de sécurité. L'assistant est partie prenante également dans la décision tactique d'écourter un vol pour être placé à proximité d'un chemin, ou dans le choix d'une aire de décollage pour le lendemain matin. Beaucoup de monde peut participer à un marche et vol. Chacun peut y prendre du plaisir et pratiquer en relative sécurité, à condition d'adapter ses objectifs à ses moyens du moment, et de ne pas se tromper sur ceux-ci. C'est ainsi que tout pilote mettra la juste dose d'engagement personnel dans l'épreuve.

Découvrez les billets réguliers de Maxime sur son blog: <http://blog.maximebellemin.com>

Ses témoignages sont autant d'analyses riches pour tout pilote visant à comprendre et progresser. Les enseignements tirés de ses 10 dernières années d'expérience du plus haut niveau sont formidablement structurés dans un ouvrage devenu la référence absolue dans ce domaine, **Parapente Performance - Préparation aux Vols de Distance et à la Compétition**. Disponible à l'achat sur <http://shop.maximebellemin.com>



Le team Maxime Bellemin et Laurie Génovèse, sur fond de Vercors.



Décollage de Stéphane Garin à la balise 6 de Saint-Hilaire. Il lui reste à aller au sud jusqu'au Châtel, et à revenir par le Vercors.

Parmi les récits de course palpitants, citons aussi celui de Martin Beaujouan, qui a mené au début avec Benoit Outters. Il a préféré quitter la course après posé dur dans les turbulences de Flaine, puis arrachement dans une rafale lors d'un décollage dans les Aravis. Parfois, la sagesse prime... c'est bien ! Voir Facebook de Martin.

Une nouveauté, l'Ozone LM 6 de Nicolas Guihard, 3^e à cet Airtour.



Extrait de récit, Stéphane Garin

À l'arrivée de ce genre de course, les pilotes ont toujours le sourire... Mais on peut aussi se mettre dans le rouge, ou de sacrées galères...

Vendredi 1^{er} juillet

C'est la dernière ligne droite. Au vu du point météo de mon routeur Nicolas Rovira, je savais que je devrais boucler aujourd'hui.

Après une montée matinale à la balise de Saint-Martin-en-Vercors, j'étais à un moment important de

la course, il fallait prendre une décision... Mais je n'arrivais pas à définir l'option.

D'un côté, après tous les efforts accumulés les jours précédents, j'étais fatigué et je savais que je bouclerais en décollant de la Grande-Moucherolle après 3 autres heures de marche, en me classant 8^e sans prise de risque. Ou je pouvais passer devant Bertrand Chol et Jordan Revel et finir 5^e en décollant tôt de Saint-Martin... Mais avec d'importants risques d'échec sur les transitions.

Était-ce l'envie de montrer qu'avec 5 h de pénalité, prises en début de course et selon moi injustes, on peut finir 5^e? Peut-être, voire très certainement, car cette sanction m'avait énormément pénalisé et je l'avais très mal acceptée. Poussé par cet esprit revanche, je décollais à 13h15. L'instabilité était présente, mais faible.

J'avancerais tranquillement mais sûrement, passais quelques points durs du côté des gorges de la Bourne, je continue plein nord pour atteindre le sommet des pistes

de Méaudre, où je trouve un thermique généreux qui me catapulte à 2100 m. Je regarde le Moucherotte en repère, et trouve que le plafond n'est pas assez haut pour la traditionnelle transition au-dessus de Grenoble vers le Rachais... Je n'ai pas non plus envie de me reprendre une pénalité à cause de la ZIT de Grenoble. Qu'à cela ne tienne, je poursuis jusqu'au nord du plateau pour transiter sur la face ouest du Néron, la hanche me fait un peu souffrir, souvenir d'un posé dur de la veille... J'essaie de trouver une position confortable durant la transition. Il y a du Nord qui rentre à ce moment-là, je suis un peu contré... Plus je descends, et plus les conditions deviennent toniques, la brise est forte au vu des nombreux drapeaux qui flottent dans Saint-Egrève. Je deviens subitement pessimiste sur l'issue de la transition... Je suis moralement atteint, cumulant l'incident de la veille à un certain niveau de fatigue, et affrontant là des conditions fortes. En tout cas, je commence à chercher la zone la plus « safe » possible... Je ne cherche pas à atteindre le Néron, même si je suis encore assez haut pour envisager de remonter avec le dynamique. J'ai définitivement abandonné la réussite de la transition. Je pose devant le site d'escalade urbain de Saint-Egrève, il est 16 h, je suis furieux de me trouver là où je suis, me dis que le goal est encore possible, mais seulement en tentant un vol du sommet de Chamechaude en Chartreuse, à 18 km et 1800 mètres plus haut!

Pascal mon assistant arrive, le temps de me ravitailler, je lui demande de me trouver l'itinéraire le plus direct pour atteindre Chamechaude... Je me donne 3h15 pour y arriver et guidé par l'énerverment et l'obsession de vouloir boucler le soir même, j'arrive à tenir les délais malgré les 1600 m de dénivelé de la journée déjà dans les jambes. Pascal y est pour beaucoup, il fera les derniers 1000 mètres de dénivelé devant moi, je suis tellement « sec » au sommet que c'est lui qui me préparera la voile et assurera la pré-vol... 19h15, je décolle, prends 150 m de gain qui me permettent d'atteindre les pentes de la dent de Crolles, mais pas suffisamment pour rentrer dans le cylindre de l'ultime balise... Je n'arrive pas à faire mieux que de me rapprocher à 300 m du cylindre, je pose sur le chemin, à 1750 m.

Il est 19h45 et le goal est encore possible! Je range la voile en vrac dans le sac et casque toujours sur la tête, je monte valider la balise. J'ai le goût du sang dans la bouche mais peu importe, le cylindre se trouve au pied du Pas de l'Œil, je le dépasse juste ce qu'il faut pour pouvoir redécoller dans la pente herbeuse afin d'être posé avant 20h30 à Saint-Hilaire, goal distance.

L'objectif est atteint, non sans mal, il aura fallu se battre jusqu'au bout de cette dernière journée avec presque 4000 m de dénivelé gravis à pied! ●