



LE FLYING LIGHT

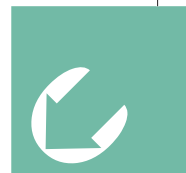
*Le rendez-vous des adeptes
du marche et vol*

Ci-dessus: un des invités d'honneur et aussi représentant Supair au salon du Flying Light, Benoît Outters, 2^e de la dernière X-Alps.

Ici, en vol avec sa Wild devant le Mont-Blanc, juste avant une re-pose sommitale technique, au sommet du mont Joly.

À gauche, Christophe Comte, un des habitués du Flying Light. Et Benoît Outters, dans la rude mais belle montée au mont Joly.





« Marchez, Volez, Testez »... Depuis 10 ans, dans la première semaine d'octobre, le 4807 Flying Light de son vrai nom est le point de rencontre des parapentistes marcheurs, qui viennent d'ailleurs parfois - ainsi que certains représentants de marques - tout autant pour l'esprit particulièrement convivial de l'événement. Un vrai public de connaisseurs!... Et toujours plus nombreux.

Histoire

Jadis, le mythique « Vol 4807 » du Mont-Blanc était un rassemblement de pilotes-alpinistes passionnés. Une association fut créée et par exemple, en 2000, près de 60 pilotes purent décoller du sommet... La pression était évidemment énorme sur les organisateurs bénévoles, à la fois pour calmer les ardeurs, savoir faire attendre aux candidats le meilleur créneau, ramener tout le monde sain et sauf dans la vallée.

En 2008, le club « Saint-Gervais Mont-Blanc Vol Libre » reprit la flamme, rebaptisant l'événement « 4807 Flying Light » et pour sauver l'aventure, le format devint moins élitiste, davantage tourné vers les rencontres et les essais de matériels légers. Bien entendu, les pilotes-alpinistes autonomes gardent toujours un œil sur les fenêtres météo : si les conditions de sécurité sont favorables, les vols en haute altitude, dont le Mont-Blanc, restent pour eux au programme.

Nouvelle en France, une Skyman Sir Edmund (Hillary), mono-surface ultra légère, au décollage du mont Joly. Vous pouvez la trouver à la boutique-centre d'essais Mika Shop, à Annecy, près de l'atterrissage de Doussard.





Un autre participant au Flying Light ?
Ce jeune aigle audacieux a longtemps
accompagné les pilotes en vol... Vous n'en
verrez pas souvent d'aussi près.



Décollage du mont Joly, devant les Fiz et les aiguilles de Varan. Pour une aile montagne, la légèreté est une qualité, mais les capacités de prise en charge rapide sont tout aussi primordiales... On a vu des fonds de sellette light raser dangereusement les cailloux longtemps, et à grande vitesse... Travailler sa ou ses techniques de décollage est également des plus important.



Le jeune aigle vient voir ce qui se passe... Ici, en thermique avec Jean-Michel Ara-Somohano, et le stabilo de la Gradient Aspen 6 Light, en essai à venir pour Parapente +.

Déroulement d'une journée-type

Les niveaux techniques des pilotes visiteurs étant assez hétérogènes, chaque jour, plusieurs itinéraires ou points de décollage sont proposés. Chacun est censé pouvoir évoluer en autonomie, au sol comme en l'air (les organisateurs insistent beaucoup sur ces points) mais ainsi, tout participant peut choisir une course à son niveau et rester en relative sécurité au sein d'un groupe plus ou moins important. Après avoir rejoint le point de ralliement matinal, le covoiturage est de mise et en fin de journée, une navette est organisée pour récupérer les véhicules.

À cette période de l'année, la féerie des paysages automnaux participe à un état d'esprit général extrêmement détendu. La procession devient vite l'occasion de belles rencontres où chacun peut échanger sur sa pratique, son expérience, ses objectifs. Au terme de la grimpe, l'univers minéral des massifs force le respect... Enfin, le vol de délivrance permet de savourer les décors uniques, parfois enrichis de quelques instants de grâce, comme celui offert par un aigle juvénile, venu cette année jauger de notre niveau de vol en nous accompagnant de longues minutes en thermiques devant le mont Joly!

17 heures, une seconde journée peut alors commencer à « l'Espace Mont-Blanc », au centre de Saint-Gervais. Le salon du matériel light - avec 17 marques représentées, record battu! - permet de rencontrer les constructeurs, réserver du matériel de test (ailes, sellettes, sacs, etc.) et à 18h30, un briefing météo détaillé définit les options du lendemain. Dans la foulée, une conférence thématique est organisée, permettant de s'enquérir des enseignements

distillés par les intervenants extra-ordinaires qui écrivent l'Histoire de la pratique (Zébulon Roche, Jean-Yves Fredriksen, Benoît Outters, etc.).

La nuit tombée, la salle de l'Espace Mont-Blanc accueille de gigantesques repas accompagnés de récits débridés, passionnants. De purs instants de partage où on peut côtoyer à sa droite un novice épâté et à sa gauche, un homme capable de traverser l'Himalaya en autonomie totale.

Contact organisation (le club Saint-Gervais Mont-Blanc Vol Libre) : sgmbvl@gmail.com



Une Nervures Whizz, une aile montagne qui brille toujours par son homogénéité, sa polyvalence et sa grande plage d'utilisation. Essai dans PP+ 442. Ici, en vol devant les pistes de Megève-Rochefort, les Aravis, le Charvin, et tout au fond, la Tournette dominant Annecy.



Rencontres

Jean-Yves Fredriksen

Guide de haute montagne, alias « Blutch », auteur de nombreuses premières, alpiniste-pilote-aventurier accompli, récemment auteur d'une traversée intégrale de l'Himalaya à pied et en parapente, en solo, simplement accompagné de son violon! (voir récits et albums photos dans PP+ 451 et 452).

Bonjour Jean-Yves, merci pour ton intervention qui nous a plongés au cœur de tes incroyables expéditions! En tes qualités de guide et enseignant, quels conseils simples pourrais-tu transmettre à ceux qui abordent le vol montagne, ou randonnée ?

C'est hyper délicat de prodiguer des conseils, même si je pratique le parapente depuis l'âge de 13 ans.

De plus, je me sens une âme d'explorateur avant tout, je ne me permettrais donc jamais de distiller un discours moralisateur. Cela dit, face à certains pratiquants que je croise au quotidien, qui rêvent d'exploits mais s'exposent sans aucun respect des principes de base, comme s'engager dans l'ascension de la Verte en espérant y décoller avec seulement quelques vols et une expérience limitée en alpinisme... je suis dubitatif. Quel que soit son niveau, maîtriser les fondamentaux et éviter de se lancer à l'aveuglette me semble logique. Personnellement, que ce soit en Himalaya ou dans les Alpes, la première chose que je fais, c'est un point météo et carto. Une bonne préparation des courses et des vols permet de minimiser l'exposition. Pour le reste, ne pas se mentir, progresser dans le respect de son niveau est déjà bien... Le plaisir du surpassement nous guide tous mais pour l'assouvir, il faut être bien préparé!

Contact : 06 76 41 61 80, jfredrik@free.fr, www.parabondance.blog.free.fr

Les marques présentes au Flying Light 2017

Advance, Air Design, BGD, Gin Gliders, Gradient, Independence, ITV, Kortel Design, Mac Para, Neo, Nervures, Niviuk, Nova, Skyman, Skywalk, Supair, Stodeus (LeBipBip), soit 17 au total.



Bertrand Roche

Véritable légende de l'alpinisme et du parapente, « Zébulon », ou simplement « Zeb », est une source d'inspiration pour tous les aventuriers. Son palmarès n'a d'égal que son humilité et son amour de la pratique en terrains de montagne.

Premier Mont-Blanc à 12 ans, premier Everest à 17 ans, champion de France de ski-alpinisme, sélectionné dans l'équipe de France de parapente aux championnats d'Europe et du Monde de 1997 à 1999... En 2002, le projet des « Seven Summits » le conduit en duo avec Claire Bernier à gravir les plus hauts sommets de chaque continent, avant d'en redescendre en vol biplace (Aconcagua, Kilimanjaro, Denali en Alaska, Elbrouz, mont Vinson en Antarctique, Everest à nouveau, mont Kosciuszko en Australie pour le Pacifique-Océanie).

Sa structure, Antipodes, est basée en Haute-Mauricie.

Salut Zeb ! Content de te revoir et encore bravo pour ton récent vol de l'Ama Dablam (6 856 m) en Bi-Skin 2-P. Face à l'explosion de la pratique du vol rando, aurais-tu quelques recettes à transmettre aux aventuriers en herbe ?

Restez lucides!... Tant qu'on évolue dans des altitudes de moyenne montagne, un niveau de pilote autonome et prudent peut convenir pour des randos classiques, en restant en terrains accessibles. En haute montagne et au-dessus de 3000 m en général, il faut bien comprendre que tout se complique. Côté parapente, la base est déjà d'avoir une maîtrise absolue au sol (gestion irréprochable et naturelle des gonflages face à l'aile, voire en cobra, savoir affaler et maintenir son aile au sol dans le vent, habitude des décollages courts, etc.),

plus une parfaite connaissance de son matériel, qu'on ne doit pas « découvrir » in situ. Cela paraît évident mais tout ceci, ce sont les préalables avant d'évoluer sereinement en terrains hostiles.

Avoir déjà bien pratiqué son matos en l'air est tout aussi nécessaire car on peut se retrouver dans des masses d'air fortes et turbulentes. Une fois en vol, certes, on s'est épargné la descente en alpi... Mais pour autant, tant que les pieds n'ont pas rejoint la vallée, personne n'est sauvé!

Un autre volet, régulièrement sous-estimé, est la condition physique... Il faut savoir gérer son effort, rester maître de soi pour garder du jus, de la tonicité, de la lucidité au déco et aussi, éviter de devoir voler à tout

prix. On doit souvent renoncer et redescendre à pied et là, si tu n'as plus les ressources, tu es vite en sursis, même avec un sac léger.

Quel regard portes-tu sur les évolutions techniques du matériel ?

En 2006, en biplace avec Claire, nous avons décollé de l'Everest avec un proto qui pesait 6 kg. En montagne, milieu où il convient d'être rapide, le rapport poids-encombrement peut être vital... Avec le Bi-Skin 2-P à 3.3 kg, j'ai découvert une nouvelle génération de parapentes aux propriétés surprenantes. La facilité de gonflage bien sûr, mais aussi les capacités en thermique sont sécurisantes. Cette évolution dans le matériel est vraiment géniale car elle nous simplifie beaucoup de problématiques et ouvre de nouvelles possibilités.

Donc, tu continues de travailler sur de nouveaux grands projets en parapinisme ?

L'avenir... Je le vois encore bardé de premières mais chaque chose en son temps! Après deux grosses expéditions en Alaska et au Népal en 2016, je profite de mes deux gars de 13 et 15 ans. J'aime essayer de leur transmettre les passions du vol et de la montagne, tout comme mon père me les offrit auparavant. Pour les nouveaux projets... on en reparlera avec plaisir! Quand je serai prêt. ▶

Contact : 06 18 23 69 05, contact@antipodeszeb.com
www.antipodeszeb.com

Une Niviuk Skin-P au-dessus de la vallée de l'Arve, noyée dans la brume. Au revoir l'automne, c'était beau!



RENCONTRE AVEC UN CONSTRUCTEUR, KORTEL DESIGN

La marque haut-savoyarde de Sallanches a toujours été au cœur de l'innovation et sa gamme light suscite donc auprès du public un intérêt sans faille. Avec Guillaume Borga, représentant de la marque et aussi membre du staff-organisateur du Flying Light, petit point sur la gamme et les perspectives du marché.

Bonjour Guillaume, le stand Kortel est juste bondé... Quel regard portes-tu sur le succès de vos produits légers ?

Denis Cortella et Max Jeanpierre passent énormément de temps à définir les produits, en adéquation avec une pratique de terrain. De plus, Denis est guide et s'est toujours intéressé, via les équipements de montagne, à la technicité du portage. Conséquence, chez nous, si les temps de conception sont longs, il y a de bonnes raisons.

Chez Kortel Design, le travail ne vise qu'à obtenir les meilleurs résultats possibles, bien souvent au détriment des calendriers et du business... Denis et Max ont fait le choix d'un métier passion... Les produits, comme le cocon Kolibri (utilisé par Antoine Girard), ou les Kruyer 2 et Karver 2 couvrant beaucoup d'utilisations avec leur module sac-airbag, sont donc parfois victimes de leurs succès et nous avons beaucoup de mal à satisfaire la demande. Fondamentalement, nous n'avons jamais souhaité aller dans l'extrême, ni cédé à produire des produits « marketing » inopérants

ou « jetables ». L'avantage, c'est le taux de satisfaction, l'image de marque saine. Nous n'avons quasiment aucun retour négatif sur les matériaux. Nous continuons donc de travailler sur la nouvelle gamme dans le même esprit et nous sommes confiants dans l'avenir... Et si nous sommes confiants, c'est aussi parce que nous percevons bien que le marché va se recentrer sur des produits cohérents : les matériels ultra-ultra light (ailes et sellettes) ont des avantages mais sont réservés à une toute petite niche pouvant en tirer un vrai bénéfice. Pour Antoine Girard par exemple, Denis et Max ont travaillé comme des acharnés pour lui fournir le meilleur des équipements extrêmes, les enseignements tirés en développement, technique et matériaux nous sont précieux, mais pour notre gamme destinée à une pratique courante, nous favorisons la fiabilité et la longévité.

Côté ailes, on observe la même tendance... Les progrès vers la légèreté vont continuer, mais l'utilisation de « grammages » de tissu raisonnables repointe son nez : le travail d'allègement passe plutôt par des structures

internes plus adroites. Et il faut être bien conscient qu'il n'y a pas de miracle, l'allègement, surtout si on va vers l'extrême, se traduit forcément par la nécessité d'être chaque fois plus précautionneux, finalement à chaque étape d'allègement. Comme les pilotes gardent quand même des attentes qualitatives, c'est à nous de travailler toujours plus sur les produits... Nous sommes d'ailleurs parfaitement en phase avec la marque de parapentes que nous importons, Mac Para, qui partage notre vision et le principe d'un développement raisonné.

Vos challenges pour cette année ?

Je parle de « développement raisonné » mais nous ne sommes pas toujours raisonnables! Quand je vois le temps et l'énergie passés dans notre nouvelle sellette de course Kanibal Race 2, c'est juste complètement fou! Mais elle en valait la peine... Le résultat est à la hauteur de nos efforts. Un des gros défis sera donc de satisfaire la demande des pilotes compétiteurs qui nous font confiance. Rendez-vous au Flying Light 2018 pour un nouveau point!