



COMPÉTITION

Texte Jean-Michel Ara-Somohano, Photos Martin Scheel, Michel Ferrer

CHAMPIONNATS D'EUROPE,

Les championnats d'Europe ont vu un beau vainqueur, le jeune Bulgare Yassen Savov. Un nouveau cap a été franchi dans l'engagement et l'intensité des courses. Jean-Mi Ara, pilote de haut niveau, nous raconte la réalité du top mondial. Attention, accrochez-vous... Une autre planète.

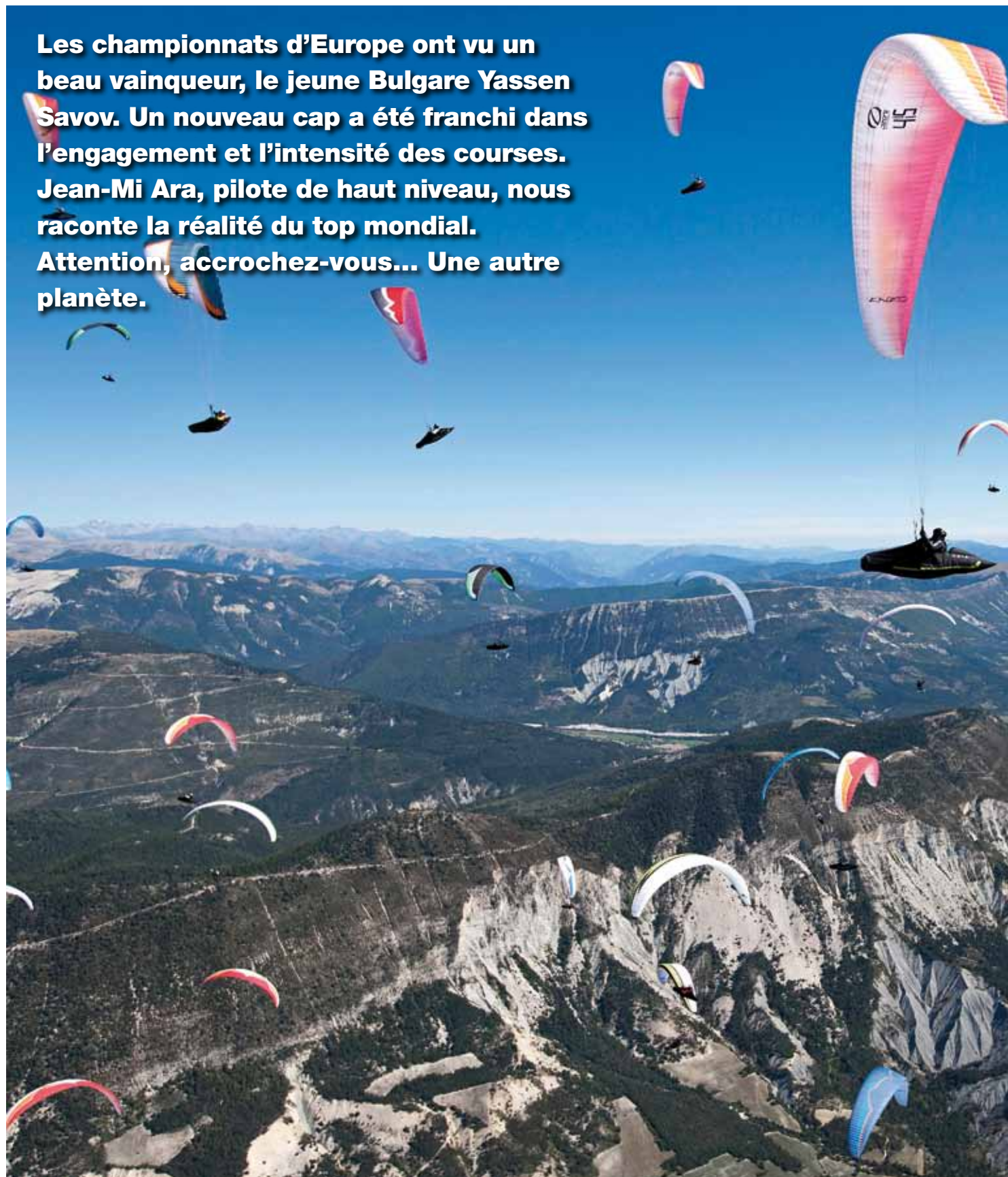


Photo Walter Scheel

UNE COURSE **POULIE-POULIE...**



Au-dessus du Mouchon, en attendant l'ouverture du start, face à la crête et au décollage du Chalvet, les pilotes se placent... Compacte la grappe !

BIENVENUE À SAINT-ANDRÉ-LES-ALPES

Au cœur des Alpes de Haute-Provence, Saint-André est devenu, au fil des compétitions internationales qui s'y déroulent, un stade de jeu mondialement réputé. Un village accueillant, des décollages parfaitement aménagés sur la crête du Chalvet, une équipe de professionnels et bénévoles dévoués, accueillants et efficaces. C'est donc sur le terrain d'Aérogloss que se déroulaient ces championnats avec François Gérin-Jean à la direction d'épreuves, Philippe Lami et Valérie Nozambino en managers généraux. Ils étaient appuyés par Calvo Burns à la sécurité, Chris Trow et son système Fast-Retrieval aux pointages et navettes, Ulric Jessop au scoring. Rajoutez à tout ce beau monde le staff FAI avec Ali Gali en chef steward et vous obtenez 30 personnes au service des pilotes ! C'est-à-dire 121 pilotes masculins et 13 féminines représentant 26 nations. En trois semaines d'entraînement et de compétition, je n'ai pas assisté à un seul « couac ». Chapeau bas à tous, c'est l'organisation la plus efficace et professionnelle que j'ai rencontrée ces vingt dernières années. Pour exclure ceux qui n'avaient rien à faire ici, les concurrents devaient être dans les 400 premiers au classement WPRS (World Pilot Ranking System). Le nombre de pilotes par nations pouvait être très variable en fonction des sélectionnables mais cinq pilotes masculins et une féminine au maximum pouvaient marquer des points pour leur équipe. Pour l'équipe de France, c'était Charles Cazaux, Jean-Marc Caron, Luc Armant, Nicolas Rieusset, Julien Wirtz et Élisabeth Houdry (Seiko Fukuoka-Naville s'était désistée). Jacques Fournier, Lucas Bernardin, Yann Martail, Stéphane Drouin couraient en individuels. Yves Rémy était remplaçant. Un championnat FAI, c'est du sérieux. Samedi 2 septembre, inscriptions et contrôles. Tout est soigneusement scruté avec précision : poids total volant des pilotes, calage des ailes, homologations des sellettes, protections dorsales, parachutes de secours, casques, par les commissaires FAI présents et Philippe Lami. Un travail précis et nécessaire pour garantir l'équité de tous et améliorer la sécurité. Ensuite, un moment fort : le défilé des nations avec présentation des équipes sur la place centrale de Saint-André au son des hymnes nationaux.



COMPÉTITION

Championnats d'Europe

LES MANCHES

Six manches de course au but ont été courues, décollage et goal à Saint-André. Distances 102.3, 77.8, 84.7, 69.1, 75.6 et 74 km.

Seulement 6 manches en deux semaines, cela paraît peu mais c'est au-dessus de la moyenne de ces 20 dernières années. Les conditions pour ces 15 jours: peu ou pas de vent, des brises générales assez faibles mais des départs thermiques parfois « teigneux » et agressifs. Plafonds entre 2300 m en débuts de manches pour des maximums à un peu plus de 3000 m ponctuellement. Du Saint-André « standard », sans plafonds à 4000 m et sans vent de nord.

Pendant toute l'épreuve, François Gérin-Jean a fait évoluer les pilotes dans une sorte de « stade » délimité par la montagne du Blayeul au nord, la montagne de l'Aulp au sud, le Courbon au nord-ouest de Digne, la crête des Serres à l'est de Saint-André. Le périmètre était assez réduit. La raison? Un temps souvent instable et varié avec risques d'averses... Or, on s'est aperçu pendant les entraînements que certaines ailes ne supportaient pas - mais vraiment pas du tout - de voler mouillées. Trois pilotes volant en entraînement avec le même modèle ont pris un rideau de pluie: un a fait secours et les deux autres sont partis en parachutage. Des manches n'ont pas été lancées pour ce même risque d'averses.

Manche type: décollage ouest du Chalvet vers 12 heures pour un début de parcours au Mouchon (la crête 2 km à l'ouest de Saint-André) qui fut la zone de départ quotidienne. Pas de stress pour les pilotes, une heure était laissée chaque jour avant le start. Un choix sportif intelligent qui permit à tous de décoller et de se placer en sécurité, sans guerres de priorités au décollage.

COURSE ET TACTIQUE

NAVIGATION

Le terrain de Saint-André est bien « lisible » selon les termes du vainqueur Yassen Savov. Les reliefs, les indices nombreux, les plafonds nuageux marquent nettement les zones de cheminement, de confluences et les cycles. La consé-

Xevi Bonet Dalmau a mené jusqu'à la dernière manche.



Charles Cazaux filmé par Jean-Michel Ara.



« Maestro » Luca Donini et Nicole Fedele.



Jean-Marc Caron et Lucas



Photo Martin Scheel

Dans les environs de Saint-André, une Ozone Enzo et une Gin Boomerang X au-dessus du Verdon.



Photo Martin Scheel

Attention aux rideaux de pluie! Ils mettront au tapis quelques pilotes pendant les entraînements.

quence? Dès le start, le groupe leader choisit une ligne. Et dès le départ, c'est bien souvent 100 % d'accélérateur, « pilotage aux B » en surfant la masse d'air pour arriver le mieux placé au prochain thermique-clef. À ce jeu, 70 % de la compétition se fait au régime maximal, les différences au bout du premier glide ne sont que l'expression d'une technique pure. La technique actuelle de vol à l'accélérateur? Les meilleurs gardent les freins autour des mains,

utilisent la gestion de l'accélérateur au pied en addition du pilotage aux élévateurs, avec traction de la ligne B ou C selon les ailes pour temporiser les attaques en tangage.

LA MONTÉE EN THERMIQUE

Actuellement, les différences entre les ailes au top sont imperceptibles dans cette phase de vol. Les grappes sont donc très vite compactes, denses. Il est rare que des écarts s'établissent



Tout en haut de la grappe, témoin privilégié, notre reporter Jean-Michel Ara.

dans la montée. Les différences se font soit à l'abordage de la zone thermique, soit au départ du plafond dans le choix de la ligne de vol.

Néanmoins, la densité, la proximité des autres concurrents impose une concentration extrême, permanente. C'est une phase de pilotage actif, grande consommatrice d'énergie. Le niveau des 100 meilleurs étant assez homogène, il est impressionnant d'observer l'efficacité avec laquelle le groupe rationalise l'ascendance. Le ou les noyaux thermiques sont cernés en quelques tours, les pilotes optimisent montée et déplacements en temps réel : l'inertie n'existe pas.

En même temps, tout en montant, le groupe anticipe, analysant les options de cheminements à venir. Il arrive que certaines ailes se touchent, plus ou moins fermement. Les vraies collisions sont rares. On en a observé sur l'événement, sans conséquences fâcheuses.

RACCROCHER

En arrivant au relief, la clef est de se caler au plus vite en appui pour avancer sur la zone propice au déclenchement. L'objectif est de cerner ensuite la zone thermique et de bien se placer dans le cycle. Aller trop loin, c'est rater le départ de la grappe dans l'ascenseur. Prenez simplement quelques secondes de retard à l'abordage du thermique, ajoutez un peu d'énervement dans la transition à venir, ça fait vite 200 m de retard. Les conséquences ? À 60 km/h, 200 m représentent 12 secondes de perdues. Sur la dernière manche de 73,98 km avalée en 2h 12' 08" par Mark Wensauer, les 6 premiers se tiennent en 13 s...

LES CHOIX DE CHEMINEMENTS

François Gérin-Jean connaît bien son terrain... Un directeur d'épreuves que des pilotes à la tension exacerbée par les enjeux d'un championnat FAI ne contestent pas, c'est assez rare pour le signaler. Il faut être suffisamment ferme pour imposer ses choix car même dans le comité de pilotes qui l'aide à préparer les manches, les intérêts peuvent être divergents. Comme François le faisait remarquer en plaisantant : « *Il y a les raisonnables, les gourmands... et ceux qui ont besoin de marquer des points* ». Avec volontairement de larges cylindres autour des balises, les chemins possibles pouvaient être très divergents : les manches offrant alors de nombreuses options de cheminements. Comment ont-elles été abordées ?

Une constante au sommet du thermique : le groupe de tête n'est pas constitué de chèvres au QI proche du nombre de suspentes de nos ailes modernes... Ils ont tous derrière eux des années de pratique, d'expérience au cœur du peloton, de sacrifices pour atteindre ce niveau et se battre aux côtés des meilleurs. Le peloton est d'une efficacité redoutable dans l'optimisation des conditions qu'il rencontre.

En pratique, une option moyenne du groupe de tête mais utilisée à 100 % de son potentiel sera toujours plus efficace qu'une option alternative, en théorie plus généreuse mais emplies de temps morts car mal exploitée en solo, ou par un second groupe moins homogène ou plus éclaté.

En quittant le thermique, grâce à son expérience, le groupe de tête choisit dans 95 % des cas l'option la plus efficace : les plans alternatifs se font rares, les kilomètres défilent sans faiblir au deuxième barreau, à 70 ou 100 % de l'accélérateur.

Cela ne veut pas dire que tout est simple. Les masses d'air mouvantes se chargent de compliquer les cheminements. Les qualités de pilotage pur, d'analyse, de lecture, de placements et déplacements, les régimes de vol optimisés en fonction de l'objectif marquent les différences.

Sur cette compétition, on notera que les 4 premiers au classement général étaient dans les



11 h au décollage du Chalvet, la manche est dévoilée.



François Gérin-Jean donne quelques conseils utiles de sécurité.



Le groupe France au briefing analyse les options.

5 premiers au goal à la première manche. Ils se talonnèrent tout au long de la course sur plus de 13 heures de régates.

Yassen Savov dit qu'il ne lance maintenant des attaques que lorsqu'il est certain de son choix. Soit il peut creuser un écart, soit au pire, le groupe le rattrapera au même niveau. La souffrance passée d'efforts sacrifiés dans des « quitte ou double » ne l'intéresse plus.

LA HAUTE VITESSE

Les nouvelles générations d'ailes de compétition homologuées D sont de vrais engins de course. La vitesse max est limitée aux alentours de 60 km/h mais la polaire est surprenante. Il est vraiment rentable et assez accessible de voler le plus vite possible dès que les conditions thermiques et les Vz sont établies.

Cela nécessite une compréhension théorique, un apprentissage progressif, un entraînement régulier, une optimisation suivant la machine. Et c'est impressionnant à observer in situ.

Bernardin, complices.



Philippe Lami, Didier Mathurin et « papyplouf », doyen du site de Saint-André.



Jean-Michel Ara vole, filme et raconte.





COMPÉTITION

Championnats d'Europe



La mythique crête du Chalvet... En attendant que les conditions s'établissent.

Il faut imaginer un start avec 100 pilotes s'élançant vers la première balise, appuyant dans les cocons sur les barreaux, moulinant les B dans une masse d'air confluyente. Les amplitudes de tangage des ailes sont démentes, la proximité entre eux, les dégaines martiales des pilotes dans leur armure, pardon leur cocon, font peur. C'est incroyable, stupéfiant.

Les boutades d'antan du genre « *si tu freines, t'es un lâche* » ou « *jamais moins vite qu'à donf* » sont devenues une phase commune du vol. Je me rends compte qu'aujourd'hui, les 100 meilleurs mondiaux ont atteint un niveau de pilotage et d'expertise sans faille. Tout est fluide, équilibré, en marche. C'est proprement hallucinant à vivre en spectateur.

Des conséquences, forcément il y en a... Dans une aérologie établie, c'est-à-dire une masse d'air mouvante dans laquelle on croise des thermiques à 60 km/h, parfois ça se passe mal. Là aussi, le fond de pilotage est en hausse générale. Je n'ai jamais observé autant de fermetures massives à chaque manche pendant une compétition. Il n'est pas rare d'observer des « rentrées au but » où le régime de vol est un vrai exercice de pilotage, vitesse à 100 % pendant plus de vingt kilomètres. À 60 km/h, cela fait 20 mi-



26 nations étaient représentées à ce championnat d'Europe.

nutes à tenir sa machine à bloc. Avec un peu de vent de face, c'est près d'une demi-heure. Séquence classique? Accélérateur en butée, fermeture plus ou moins totale et jamais symétrique, bascule arrière, cravate. Pour en sortir, nettoyage dynamique, marche arrière et décrochage si nécessaire pour ce qu'on appelle le « reset », avant de ré-appuyer de nouveau. C'est la réalité du top niveau mondial.

Cela s'apprend. Et ce n'est pas synonyme de comportement suicidaire. Chacun gère le risque objectif, c'est-à-dire adopter un régime de vol en fonction de la réserve d'altitude disponible, soit pour le « reset », soit pour un déploiement du secours efficace. Le vrai problème, faut-il le rappeler, vient des pilotes en apprentissage qui ne respectent pas leur cycle de progression et volent en sur-régime.

FLOTTER POUR MIEUX RESPIRER

Il s'agit d'adapter le meilleur régime de vol en fonction de sa polaire. Cela peut paraître évident mais en pratique, certains pilotes connaissent si bien leur machine, lisent si finement la masse d'air, sont si réactifs en pilotage qu'ils optimisent le plané là où d'autres ne sentent rien. Comme par hasard, ce sont toujours les mêmes qui ar-

rivent les plus hauts en face, ceux que l'on voit de loin arriver les premiers. Ils transitent donc mieux que tout le monde, choisissant plus finement leur cheminement et leur plané.

En appui relief, ces mêmes pilotes choisissent l'étage le mieux adapté au régime de vol maximal. Cela ne sert à rien de se coller au caillou pour ne voler qu'à 30 % d'accélérateur lorsqu'on peut s'écarter un peu pour continuer à flotter, ou même monter légèrement avec 60 % de barreau et un point de mire défini. Là encore, les meilleurs ne confondent pas engagement et efficacité.

LES CHANGEMENTS DE RYTHME

Il en existe toujours, heureusement pour les cœurs. Quand il y a un doute sur l'avenir d'une option, le peloton ralentit de lui-même la cadence. Le groupe arrive au lieu idéal... mais sur une fin de cycle? C'est le moment où il est possible de remonter un peu de retard. Une fin de cycle au fond d'une vallée? Là, vrai temps mort, posé sous le peloton! Cela fait partie des aléas de ce sport ingrat.

Bref, les phases de vol accéléré sont nombreuses et intenses, mais il y a également des phases de temporisation plus fines où chaque mètre gagné est précieux.

Sur la place de Saint-André, la Marseillaise... Lola, 11 ans, fait flotter fièrement le drapeau français. Malgré de nombreuses participations à des compétitions internationales sur plusieurs continents, je suis saisi par l'instant. Mais je n'avais observé ce frisson. Je mesure dans l'émotion visible de nombreux pilotes toute la charge que représente cet événement. Avoir une place dans ces championnats d'Europe, c'est la reconnaissance du talent, du travail, du potentiel sportif.

Mais c'est aussi une responsabilité : celle de tenir la performance, la fiabilité, l'endurance pour viser les médailles en individuel et en équipe. L'objectif est clair : chacun d'entre eux s'y prépare depuis des années. Cette fois, il va falloir lâcher les chevaux, s'exprimer pour aller chercher les résultats.

Jeudi 6, manche 1

Trois jours d'attente sans voler, voir sur un décollage autant de têtes enthousiastes, c'est toujours agréable. Le bulletin est bon, les pilotes soula-

gés. Aujourd'hui, on va voler. La tension monte d'un cran au briefing, 102,3 km en zigzag devant Saint-André.

Start devant le décollage. Le groupe optimise chaque cycle et reste assez compact. Les kilomètres commencent à défiler au 2^e barreau dans chaque transition entre 2 200 et 3 000 m. Le cylindre de 20 km autour de la première balise dessine 2 options et divise le groupe. Beaucoup, qui croyaient connaître se font surprendre. Le groupe de tête continue sans temps mort, surfant gros thermiques et confluences générales. Quelques étalements nuageux et le vent de sud plus marqué sur la fin de manche finiront par ralentir un peu le ton.

Xevi Bonet Dalmau - qui vient de rejoindre le team Niviuk - l'emporte au sprint sous son Icepeak 6 en 2h 54' 48" pour plus de 100 km. À ce rythme, cette compétition sera éprouvante. Le groupe de tête de 15 pilotes avec Stéphane Drouin 6^e marque un écart de plusieurs minutes sur les poursuivants. Isabella Messenger (D, Ice-

peak 6) est la première fille, posée à 85,81 km. L'Espagne est première nation.

Vendredi 7, manche 2

La météo prévoit une instabilité marquée et un risque de sur-développements nuageux. François Gérin-Jean prépare une manche « en local » de 77,93 km.

Les 70 meilleurs volent réellement à un rythme effréné. Le potentiel des machines est utilisé à bloc. En thermique, c'est propre, tout le monde monte très bien. C'est en optimisations de cheminement que certains marquent une différence. Une « régaté » remportée par Yassen « pushman » Savov sous son Enzo en 2h 08 min 20s à 33,8 km/h de moyenne. Isabella Messenger creuse un peu son avance et rentre en 2h 43' 56". Première nation, Slovaquie.

L'anecdote du jour? Elle est pour Stéphane Drouin. Au retour de B 2, une phase d'attaque un peu trop radicale le pose au nord du Sapèy... où l'attendait une fan! « Prune », jeune pilote de 11 ans suivait son pilote préféré via

le live-tracking! Une belle rencontre me confiera Stef : « *J'ai fusillé mon championnat... mais j'ai rencontré Prune. Transmettre un peu de notre passion, signer en souvenir le casque de la jeune prodige, ça n'a pas de prix* ». Stef proposera à Prune un beau vol biplace plus tard. Stef s'est battu... et a vu s'éloigner un objectif majeur. Mais la journée lui a tout de même glissé une rencontre précieuse.

Lundi 10, manche 3

Après deux journées « off » de plus, manche de 84,81 km vers Digne. Une fois de plus, pas de pitié sur l'accélérateur. C'est incroyable... Honnêtement, je suis stupéfait par le régime de vol. Les Français ont tenté un cheminement plus classique pour eux mais plus long qui assassine les ambitions de podiums.

Le Suisse Stephan Morgenthaler (Enzo) claqua la manche en 2h 26' 19". L'Italienne Nicole Fedele (Icepeak 6) rentre en 2h 55' 02". Première nation, l'Autriche.

LA GESTION DES TEMPS MORTS

En quinze jours, 6 manches... Après quelques années de compétition, je dirai que la gestion du temps de non-vol est aussi importante que celle du temps de vol. Voire plus. Cela paraît évident, mais il existe un équilibre propre à chacun pour gérer ces temps morts. Pour faire face à une heure de retard d'ouverture de la fenêtre au décollage, pour rester zen et efficace alors que vous galérez les pieds dans les buissons et que les autres vous passent loin au dessus. Pour faire face aussi à 3 jours de mauvais temps coincé dans une chambre en absorbant l'odeur et l'humour de vieux yaks frustrés de ne pouvoir s'évader dans le bleu, il faut savoir se gérer. Si vous trouvez la méthode miracle, prévenez-moi. Il y a un sacré business à développer.

Le plus classique observé chez ces pilotes: un fond d'activité physique pour rester alerte, un peu d'activité cérébrale pour être prêt à réactiver l'état d'éveil le moment venu. Pas d'excès le soir. Une gestion du seuil de motivation qui passe par une bonne connaissance de soi, et donc par un travail spécifique pour chaque pilote de haut niveau.

L'INTENSITÉ DE LA COURSE

Un cap a été franchi ces deux dernières années, clairement. Les courses au but sont devenues d'une rare intensité. Les pilotes tirent le maximum de leurs ailes, les « cintrant » pour mieux découper le noyau dans les thermiques scélétrats. La densité, la proximité dans les grappes deviennent démentes. Le reste du temps, il faut se caler au meilleur régime de vol qui est souvent... « à bloc ». Comme le disaient beaucoup de pilotes à Saint-André, certains avec un peu de dépit, d'autres avec un brin d'amusement, ils ne se posaient même plus la question de savoir quel régime de vol adopter: il n'y avait qu'un, c'était « poulie-poulie ».

Gérer aussi le risque objectif, tout en restant réceptif et concentré pour absorber tous les indicateurs d'aide à la décision. Et ce, durant toute la course, avec des écarts, après plusieurs heures de vol, se chiffrent en secondes.

À ce jeu-là, on peut constater que l'équipe de France a produit de beaux résultats ces dernières années. Mais sur ces championnats, un mauvais départ, peut-être pour certains la pression d'un événement majeur à domicile, ont dérégulé la machine. Elle remontera sûrement au niveau produit par les meilleurs sur ce championnat.

Le jeune Bulgare Yassen Savov dit « pushman », connu sur le circuit pour son caractère d'attaquant, a remporté brillamment ces championnats. Il devance la « légende » espagnole, Xevi Bonet Dalmau, présent depuis les débuts du parapente, et le pilote professionnel anglais Russel Ogden, employé chez Ozone.

Chez les filles, c'est la fort sympathique italienne Nicole Fedele, une pilote qui s'était illustrée jusqu'ici en distance. La hiérarchie habituelle a clairement été bousculée.

Quinze années dévouées à son sport ont forgé en Yassen un pilote complet, mature. Il a su se placer et ancrer son titre manche après manche. Yassen aurait pu changer au gré de ses victoires mais je peux vous assurer que tout au long de son ascension de ces dernières années, il est toujours resté humble, souriant, à l'écoute de l'autre. Un pilote d'exception, un champion.

Nicole Fedele, surprenante devant Kirsty Cameron et Regula Strasser.

Trois grands pilotes, Yassen Savov, Xevi Bonet Dalmau et Russel Ogden.

CLASSEMENT OPEN

1 : Yassen Savov (Bul, Ozone Enzo), 2 : Xevi Bonet Dalmau (SP, Niviuk Icepeak 6), 3 : Russel Ogden (GB, Enzo), 4 : Ulrich Prinz (D, Enzo), 5 : Richard Truemel (A, Enzo), 6 : Luca Donini (I, Enzo), 7 : Stephan Morgenthaler (CH, Enzo), 8 : Francisco Reina-Lagos (SP, Enzo), 9 : Nuno Virgilio (P, Enzo), 10 : Alex Schalber (A, Enzo), 11 : Jacques Fournier (F, Enzo)... 14 : Jean-Marc Caron (F, Icepeak 6), 21 : Luc Armant (F, Enzo), 27 : Charles Cazaux (F, Enzo), 28 : Lucas Bernardin (F, Icepeak 6)...

FÉMININES

64 : Nicole Fedele (I, Niviuk Icepeak 6), 67 : Kirsty Cameron (GB, Enzo), 86 : Regula Strasser (CH, Icepeak 6), 93 : Renata Kuhnova (CZ, Gin Boom X), 101 : Yvonne Dathe (D, Enzo), 106 : Daria Krasnova (Ru, UP Trango XC 2), 109 : Isabella Messenger (D, Icepeak 6), 112 : Petra Slivova (CZ, Gin Boom X)...

Tous les résultats sur www.para-euro2012.com



Photos Jean-Mi Ara

NATIONS

1 : Autriche, 2 : Espagne, 3 : Suisse, 4 : Allemagne, 5 : Grande-Bretagne, 6 : Italie, 7 : Rep. Tchèque, 8 : France, 9 : Pologne, 10 : Slovaquie...

LES AILES

Une très grande majorité d'Ozone Enzo et de Niviuk Icepeak 6, des Gin Boomerang X, Swing Core 2 et de nouvelles Dudek Coden pour les ailes D « ambitieuses », plus quelques ailes D « public ». Notons une seule aile EN C, la Gradient Aspen 4 du tchèque Petr Kosthrun à une honorable 78^e place.

CONNAÎTRE, UN AVANTAGE ?

Avec leurs résultats en coupe du monde et leur connaissance du terrain, les pilotes français étaient clairement favoris. Question à Jean-Marc Caron, que vous-est-il arrivé ?

« On a oublié les fondamentaux ! En particulier que la ligne droite est bien le chemin le plus court d'un point à un autre... On connaît bien la région mais on avait des a priori. Par exemple, on savait que traverser Digne était à éviter. Ça ne marche jamais. Aussi, dans la 3^e manche, quand tous les autres ont choisi cette option, on s'est retrouvés dans un groupe de 20 en se disant : « Qu'est-ce qu'ils sont nuls ces 100 pilotes ! » Mais en fait, ce sont eux qui avaient raison ! On s'est donc rendu compte qu'on ne connaissait pas vraiment. On était restés sur ce qui s'était fait jusqu'ici alors qu'il y a des évolutions de pilotage et de machines. Et surtout que les pilotes de maintenant « osent » bien plus qu'avant. »

Le miracle de ces championnats: la Suisse Nanda Walliser qui ferme haut, part en spirale sans pouvoir extraire son secours, perd connaissance avec la force centrifuge et tombe dans un arbre à côté d'une route. Gravement blessée mais vivante.

Connaître le terrain paraît être un handicap pour les pilotes français qui étaient pourtant largement favoris... Didier Mathurin l'a bien formalisé au debriefing : « Vous êtes assez forts pour savoir que votre faiblesse est de vous enfermer sur des trajectoires stéréotypées ! ».

Le premier Français, Jacques Fournier est 12^e, l'équipe est 10^e au classement par nations. Du jamais vu... Après tant de résultats brillants ces derniers mois, la machine s'est détraquée. Et personne ne le digère. Les pilotes sont meurtris, sous le choc. Les objectifs de titres à la maison se sont désintégrés. Pourtant, dans cet instant de douleur inédit au sein de l'équipe, j'observe un collectif équilibré, consciencieux, lucide. Ok, c'est la cata. Mais pas un ne compte lâcher le

morceau. Il faut absolument rehausser le classement. Impossible de continuer dans cette voie à domicile.

Mardi 11, manche 4

« Petite » manche en zigzag de 69,1 km. C'est reparti autour de Saint-André. Néanmoins, de vraies options. Le vent d'ouest génère une ondulette... Ça monte dans du +1 m/s laminaire de 2 500 à 3 000 m. Une vraie première pour beaucoup de pilotes !

Sur la fin de vol, deux ouvertures de secours en régime de vol « poulies-poules ». Une manche rapide, tactique, variée. L'équipe de France s'est enfin lâchée et a retrouvé son énergie. Cinq frenchies dans les 10... enfin !

Russel Ogden (GB, Enzo) l'emporte en 2h 22' 05" et fait un bond au classement. Luc Armant arrive 2^e juste devant Charles Cazaux. L'Allemande Yvonne Dathe (Enzo) arrive en 2h 38' 40". Première nation, France.

Vendredi 14, manche 5

Après deux jours de mistral qui empêchent tout

vol, c'est déjà l'avant-dernière manche. Les premières places se dessinent mais tout reste ouvert. Xevi Bonet Dalmau mène toujours, Yassen Savov est en embuscade 3 petits points derrière. Pas loin, l'Allemand Ulrich Prinz puis Russel Ogden.

Chez les filles, c'est l'Anglaise Kirsty Cameron qui mène 20 points devant l'Italienne Nicole Fedele. La Suisse Regula Strasser est un peu plus loin.

Au menu, 75,6 km. Tout s'enchaîne encore une fois très, très vite. Le « maestro » italien Luca Donini est victorieux sous Enzo en 2h 22' 05". Yassen Savov rentre deuxième, 20 secondes plus tard et passe premier au général !

Première femme, Kirsty Cameron rentre en 2h 38' 06". Yvonne Dathe qui avait gagné la veille fait secours en début de manche. La sympathique pilote russe Marina Olexina, présente depuis très longtemps en compétition se blesse sérieusement.

Première nation, l'Italie. Mauvaise journée pour les Espagnols: Xevi Bonet a perdu la première place et n'est plus que 4^e, l'équipe qui menait aussi rétrograde de deux places derrière l'Autriche et la Suisse.

Samedi 15, manche 6

Yassen Savov est en tête avec 82 points d'avance. Derrière, Russel Ogden, Ulrich Prinz et Xevi Bonet Dalmau se tiennent en 4 points ! Yassen ne doit pas craquer: la moindre erreur et le titre s'envole.

73,98 km sont lancés. L'Allemand Mark Wensauer (Icepeak 6) l'emporte en 2h 12' 08". Yassen Savov, 4 secondes derrière Mark remporte brillamment ce championnat. Nicole Fedele rentre la première en 2h 21' 52", plus de 10 minutes devant Kirsty Cameron et scelle sa victoire.

Au total des 6 manches de 69 à 102 km, cela représente pour le vainqueur 13h 41' 24" de course pure, des ouvertures de starts aux goals. Une belle et longue compétition.



Yassen à l'arrivée de la dernière manche.

Photo: Jean-Mi Ara

RENCONTRE, YASSEN SAVOV

Yassen, qui es-tu ?

J'ai 30 ans, je suis bulgare, domicilié à Sofia mais la plupart du temps, je suis ailleurs. Mon parcours étudiant : bachelier en arts libres et littérature, philosophie, médias-études en langues et écologie à Washington DC, Vancouver, Grenoble. Je suis donc francophone. Mon travail actuel, c'est biplaces parapente et pilote de compétition. Ces deux dernières années, je me suis consacré à ma passion musicale de DJ et compositeur. J'espère vivre un jour de ce style de vie en DJ globe-trotter. Je rêve aussi d'animer un jour une radio underground. J'ai peu de moyens matériels mais je me sens riche intérieurement.

Quand as-tu commencé à voler et quelle a été ta progression ?

J'ai commencé à 15 ans. Ce n'est pas obligatoire mais je pense que commencer jeune aide beaucoup - comme dans la plupart des choses de la vie - à devenir un pilote plus intuitif. Mes débuts furent téméraires, ou drôles... ou les deux à la fois. En Bulgarie dans les années quatre-vingt-dix, c'était de la folie. Nous étions tous frustrés, sans moyens, en mode survie. Chacun se battait féroce pour récupérer le peu d'argent qui circulait dans notre économie. J'ai d'abord appris avec un instructeur inconscient qui m'a jugé autonome et m'a lâché en solo aussitôt.

Puisque j'étais « solo », j'ai donc cherché une aile d'occasion pour continuer. Un autre instructeur « bienveillant » m'a vendu un proto de compétition totalement inconnu, je crois qu'il venait de Slovénie. Il n'y avait même pas de sticker de marque ou de modèle, juste un marquage publicitaire ROX en intrados. J'étais donc lâché sous cette aile... que je trouvais d'ailleurs absolument magnifique ! Pas d'argent pour acheter un parachute de secours, donc apprentissage freestyle radical avec ce proto. En conditions thermiques, je prenais une fermeture toutes les deux minutes... Pas mal de pilotes me mirent en garde, mais jeune et enthousiaste, je préférais faire abstraction. Tant que les fermetures étaient légères, je continuais à voler.

J'ai aussi commencé à explorer la voltige. Il faut imaginer un gosse de 16 ans, sans secours sous un proto pointu et bizarre, affublé d'un ridicule casque rouge d'escalade, expérimentant des manœuvres inconnues ! Je me rends compte à quel point combien je suis chanceux d'avoir survécu à cette époque.

À 17 ans, je suis parti étudier aux USA puis au Canada. Je ne volais que pendant mes vacances d'été en

Bulgarie. Mais ce furent les meilleures années, les plus chargées en heures de vol ! Ce fut aussi la destruction systématique de toutes mes ailes par la voltige et les tumblings.

Ce n'est qu'en 2007, peu de temps après la fin de mes études que j'ai commencé la compétition, avec enfin une vraie aile au top, une Mac Para Magus 4. J'ai remporté le championnat bulgare puis je me suis lancé en coupe du monde. Première manche en 2008 à Poggio Bustone : 2^e derrière Luca Donini. Seconde manche, je termine 3^e dans la même seconde que Luca. J'étais incroyablement surpris par ces débuts mais tellement heureux ! J'ai ensuite continué à apprendre mais de 2009 à juin 2012, malgré des tentatives chez plusieurs constructeurs, je n'ai plus eu d'ailes compétitives. Je me sentais au top niveau comme jamais auparavant mais mes résultats ont sombré. Cet été, j'ai reçu mon Enzo. Depuis, c'est une nouvelle histoire.

Tu es connu pour tes facultés d'attaquant. Maintenant, tu sembles gérer tous les rythmes de course. Comment es-tu devenu un pilote si complet ?

Nous avons tous des forces et des faiblesses. J'ai réalisé assez tôt que le vol rapide en conditions fortes était naturel pour moi. J'appréciais simplement ces conditions et les résultats suivaient. Par contre, je devais apprendre à voler posément en conditions marginales. Le problème est qu'avant l'Enzo, je n'avais jamais eu d'aile efficace en conditions faibles : travailler cet aspect était difficile.

Avec le recul, je suppose qu'avancer « plombé » peut servir... Le poids d'un mauvais équipement en moins,

Après quelques années « sans », Yassen Savov se concentre au dernier briefing.



on se sent libre et on retrouve de la puissance. Mais la fiabilité et la régularité sont des questions difficiles. Pour produire du résultat au niveau où nous volons, on ne peut plus se fier à son intuition. Il faut apprendre, augmenter son bagage de connaissances, rester ouvert. Et surtout, comme Russ Ogden me l'a souvent rappelé, il faut s'infliger une discipline : « Yassen, la discipline, la discipline, la discipline ! Cela veut dire ne pas céder à ce qui nous passe par la tête ou suivre ses choix instinctifs mais apprendre à agir pour son objectif final. » Concrètement, c'est parfois attendre en « zérotant » en haut du thermique et se laisser volontairement rattraper. Parfois, c'est utiliser d'autres pilotes pour avancer dans une zone difficile. C'est un aspect de la compétition que je n'apprécie pas particulièrement... Mais cette stratégie est nécessaire pour atteindre le haut des classements mondiaux.

Le gros problème pour moi vient de la nouvelle réglementation des ailes D qui incite au vol de groupe à vitesse max et décourage l'individualisme. Auparavant en Open Class, je pouvais pousser à 65-70 kmh en visant une option ou un gros thermique : il était impossible au groupe de voler aussi vite. Au moment où j'atteignais le thermique suivant, j'avais encore le temps de chercher le noyau afin de corriger ma position. Soit le groupe me rattrapait, soit j'avais pris une avance marquée. Il était donc logique d'attaquer, pour les pilotes en capacité technique de le faire. À présent, personne ne peut vraiment attaquer parce que tout le groupe vole au même régime. Pas tout le temps certes, mais la plupart du temps. Bien sûr on peut toujours essayer... Mais la prise de risque en vaut rarement la peine.

De plus, limiter la compétition aux ailes D n'est pas une réponse aux problèmes de sécurité. C'est une solution politicienne de court terme. La vraie solution est probablement une nouvelle classe X, avec des normes adaptées à la compétition, moins restrictives que l'EN D. Les ailes compétition seraient rapides et aptes à créer des différences. Les ailes D reviendraient à leur cahier des charges original, c'est-à-dire répondre aux besoins des pilotes qui ne cherchent pas une utilisation « formule 1 ».

Le problème est que les politiques ne sont pas à l'écoute des pilotes et des concepteurs. Si vous pouviez ne pas censurer ce passage, ce serait bien... Il faut soutenir la compétition de distance. Sachez aussi qu'actuellement, il existe un groupe de nations qui fait pression pour limiter les ailes de compétition à quelque chose d'encore plus restreint que la classe D ! Notre sport n'a pas besoin d'une mise à mort mais d'une mise à jour ! Amis pilotes, votre aide est nécessaire à l'éclosion d'une norme EN X. Merci !

De nombreux pilotes souhaitent accéder à la compétition... Pour toi, quelles sont les qualités nécessaires ? Sur quoi doivent-ils travailler en priorité ?

La première chose est de connaître parfaitement son aile, apprendre à la gérer dans toutes sortes de conditions, y compris asymétriques et frontales complètes à toutes les vitesses. Il faut aussi savoir sortir d'une parachutale et maîtriser le décrochage complet.

Apprendre à piloter en relative sécurité est déjà le fondement. Ensuite, le jeu deviendra plus cérébral. Bien sûr, repos, alimentation, hydratation, rien ne doit vous distraire physiquement ou mentalement de ce que vous faites. L'esprit et le corps doivent être en paix, calmes, alertes et



VOLT EN - C

Les performances d'une voile haut de gamme associées à une excellente maniabilité ! Avec plus de 10 de finesse et la dernière génération de profil, la VOLT domine les débats dans la catégorie EN C. Grâce à la légèreté de l'ensemble, la VOLT est encore plus performante et efficace.



fb /PARAPENTE PASSION
www.parapente-passion.fr
info@parapentepassion.fr



concentrés. Dans le long terme, vous apprendrez à isoler certains facteurs que vous maîtrisez mal. C'est une recherche incessante de la perfection. Nous ne sommes jamais aussi bons que nous pouvons l'être.

Peux-tu nous reparler de cette compétition ? Quelle a été ta stratégie ?

Au début, j'étais très inquiet de ne jamais avoir volé à Saint-André. Les favoris, Luc Armant, Russel Ogden, toute l'équipe de France connaissaient très bien la région. Mais dès le premier jour, j'ai réalisé que le terrain était assez « prévisible ». C'est lisible, logique, il convient bien à mon instinct. Je ne me suis pas enfermé dans une stratégie figée, j'ai juste affiné sur la fin de compétition, en essayant de rester en éveil, concentré.

Il me fallait aussi un bon logement ! C'est la base pour moi. J'ai besoin de me détendre correctement, d'être entouré de gens que j'apprécie, passer du temps avec eux si j'en ai envie, pouvoir écouter ma musique, cuisiner moi-même. J'étais très bien installé avec l'équipe Serbe dans un petit appartement au centre du village. Dormir, faire mes courses au marché, être en paix. Si je voulais plus « d'action », les Serbes étaient juste à côté et les Slovènes à l'étage : des gens formidables à côtoyer. Et j'ai vraiment apprécié la vie du village, encore plus grâce à un vélo prêté qui facilitait mes déplacements !

Qui aurait pu te battre ? Quelques mots sur tes concurrents ?

Je pensais qu'il serait très difficile de gagner contre Russel Ogden et Luc Armant sur leur propre terrain. Russ m'avait dit : « Ne pisse pas dans ma cour ! ». Hé hé hé ! Je voyais tous les Français comme dangereux mais je m'inquiétais surtout de Luc et Russ qui me semblaient presque imbattables. Luca Donini me pré-occupait également : je ne l'appelle pas « maestro » pour rien.

Au final et étonnamment, tous les Français, y compris Luc, sont passés totalement à côté. C'était incroyable de ne pas voir plus de frenchies dans le top 20 : ils sont actuellement la première nation au classement mondial.

Xevi aussi fut dangereux : dès le début, il a volé avec brio ! Je le respecte énormément, une personne de plus avec qui c'est un plaisir de partager des instants entre ciel et terre !

À quel moment as-tu senti que tu pouvais gagner ?

Dès le premier jour, j'ai réalisé que l'endroit me convenait, tout collait bien. Le terrain de jeu, mon esprit, mon équipement, mon appartement, mon vélo, tous les gens merveilleux de l'organisation... Tout ! Ensuite, ce fut juste une question de concentration : je devais minimiser mes erreurs, contrôler mes principaux concurrents, Russ, Xevi et Ulrich Prinz. J'ai réussi à rester frais mentalement jusqu'à la fin et ça a marché.

Que représente cette victoire pour toi ?

Elle fut un grand moment pour moi : parce que j'avais attendu 3 ans pour voler avec un matériel performant qui me permette de revenir dans le match. J'avais réussi à avoir une bonne aile, de bons instruments, une bonne selle, il était temps pour moi d'obtenir une belle victoire comme celle-ci.

Elle m'a rassuré. Je n'avais pas tort de croire en moi, j'avais bien fait de persévérer dans la compétition, même à travers ces épreuves. Que cela arrive dans un lieu aussi épique et légendaire que Saint-André, il m'est encore difficile de le croire ! Car personne ne m'a vraiment porté vers ce succès.

Je tiens aussi à remercier tous les grands pilotes au grand cœur avec qui nous partageons ce jeu. Notre jeu qui nous est si précieux. C'est juste la simple possibilité de courir avec eux, de partager ces expériences uniques qui me portent et me suivent dans mon apprentissage depuis le début. C'est le chemin parcouru qui compte, pas le but : c'est le moyen de rester heureux. ■

Vos réactions : parapenteplus@flying-pages.com

UN SITE GÉNÉREUX !

Une route goudronnée de 7 km, fléchée depuis le village, donne accès aux décollages du Chalvet à 1500 m en moins de 20 minutes. On trouve d'abord les décos Est et Sud puis le principal, Sud-Ouest.

Deux grands atterrissages. L'un à Moriez au bord de la route venant de Digne. L'autre à l'école Aérogloss, en bordure de village côté Castellane, vers le Verdon.

L'aérogologie de brises donne des conditions calmes jusqu'à 11 heures, thermiques jusqu'à 20 heures avec un créneau parfois très puissant de 14 heures à 18 heures. La fin de journée offre une généreuse restitution, bien souvent jusqu'à la nuit tombante.

Les cross sont facilités par de longs reliefs aux faces rocailleuses bien orientées, une Mecque de la distance pour les pilotes au niveau.

Le site est dynamisé par le club ASVL (Association Saint-Andréenne de Vol Libre) et l'école Aérogloss de Philippe Lami et François Gérin-Jean avec son épouse Valou. Prévisions météo tous les jours sur un panneau à côté de la buvette de l'école. Pensez à contacter l'école avant d'aller voler, vous aurez les bonnes infos.

La navette du club fonctionne de juin à septembre. Ainsi que celle de l'école, en fonction des places disponibles.

La réputation de Saint-André est d'être un site où ça cogne fort. Les thermiques y sont effectivement puissants. Il faut donc choisir les heures et les périodes qui

conviennent à son niveau. S'abstenir si ce n'est pas le cas ou attendre sagement le soir.

L'hiver permet des conditions calmes mais intéressantes. L'aérogologie sera puissante au printemps et en été, magnifique et généreuse en automne. Évitez d'y voler par vent de nord-ouest qui met le massif sous le vent et rend la masse d'air turbulente.

Accès : entre Digne et Nice (100 km), proximité des gorges du Verdon. Gare SNCF.

Contact : école Aérogloss divers@aerogloss.com, +33 (0)4 92 89 11 30,

Hébergements : office du tourisme, +33 (0)4 92 89 02 39. Grand camping confortable. Gîte « le clair logis » tenu par un parapentiste passionné, 12 chambres, salle commune, jeux d'enfants, bonne table. Tel +33 (0)4 92 89 04 05.

Autre site : Petit Cordoail, accès par la vallée de Thorame-Basse, orientation de Sud à Nord-Ouest.

Vols rando : Grand Cordoail (1 000 m) accès par Argens puis dénivelé de 500 m et atterro à Thorame-Basse. Puy de Rent (1 000 m) accès par la Colle Saint-Michel puis dénivelé de 500 m avec atterro à Vauclause.

Activités annexes : escalade dans les gorges du Verdon, canyoning, VTT, randonnée, rafting, kayak, nage en eau vive. Voile sur le lac de Castillon.

(infos Hervé le Gac, Roland Wacogne)