



Dernière manche au décollage de Soubeyrand, les pilotes s'extraient vers le plafond.

CHAMPIONNATS DE FRANCE

Le titre au professeur : Jean-Marc Caron!

Superbes championnats de France qui comptent parmi les plus beaux qui aient eu lieu, au cœur des non moins superbes Baronnies Provençales. Notre reporter Jean-Michel Ara-Somohano était aux premières loges : en course dans la meute! Il raconte.

BIENVENUE À NYONS, BARONNIES PROVENÇALES

La météo exécrable des six premiers mois de l'année ne nous a laissé aucune chance. Du jamais vu de mémoire de pilote! Huit compétitions « Élite » annulées! Même pour le vol plaisir, il fallut chasser les créneaux pour parvenir à s'évader quelques heures.

Forcément, ce dimanche 9 juin, aux inscriptions de ce championnat de France 2013, que de retrouvailles au PC course de Nyons! Ambiance chaleureuse, du soleil, une météo prometteuse et nous sommes tous d'ores et déjà conquis par l'accueil d'une armée de bénévoles souriants, impatients de nous faire découvrir leur aire de jeux.

Toutefois, au chargement des GPS, on note une légère pression. Avec cette météo... Plus qu'une seule



Briefing de la dernière manche. Temps gris, mais une belle manche se prépare.



Vincent Perlberg, directeur d'épreuves, va annoncer la manche.

compétition nationale au calendrier : sur l'île de La Réunion, en septembre ! C'est donc ici qu'il faudra briller, notamment pour ceux qui souhaitent obtenir une entrée en coupe du monde.

L'enthousiasme est malheureusement tempéré dès le lundi. Le vent de nord soutenu ne laisse aucune chance pour lancer une manche sportive. La direction d'épreuves a intelligemment déplacé les pilotes sur le décollage du col d'Ey, devant une plaine protégée du vent qui permet de voler sereinement en local. Ce sera donc une journée de reprise de contact avec les machines et de réglages de dernière minute pour les vrais retardataires... Enfin en vol, on se retrouve entre compétiteurs acharnés ! Mardi sera également off avec un vent furibond.

MERCREDI 12 JUIN, LA SAISON 2013 COMMENCE ENFIN !

Le directeur d'épreuves Vincent Perlberg nous emmène près de Séderon, au décollage de Bergiès, à 1370 m. Là, petit briefing très instructif sur les caractéristiques du vol dans le secteur. Les reliefs sont



doux, les brises de vallée très fortes. Inutile donc de chercher le thermique salvateur en basses couches. Tout se passe en haut : pour rebondir dans une activité thermique cyclique, pour profiter des zones de confluences (qui permettent d'avaler des kilomètres mais qui sont très mouvantes), pour être clairvoyant sur les cheminements et les points de raccrochage. Le ton est donné pour la semaine !

Une manche de 110 km en zig-zag (96 km optimisés en tenant compte des rayons) est lancée. Pour une re-



**Rester haut!
Thermiques soutenus au-dessus de la plaine contrastée. Ensuite, direction Sisteron... Manche 2.**



Dernière manche, quelques pilotes se placent au plus haut pour le start, au-dessus de Sainte-Jalle.



Petit lâché de commande pour cadrer la grappe! En dessous, le village typique de Sainte-Jalle, au cœur des Baronnies Provençales.

prise, les conditions sont toniques ! Et l'organisation de la grappe quelque peu brouillonne... Mais presque tout le monde est à l'heure au plafond pour le start en sortie de décollage.

Dès la première transition, chacun choisit l'un des cheminements qui s'offrent aux groupes.

Ayant fait petit break compétition, je me dis : « *Mais, ça vole de plus en plus vite ! Calmez-vous ! Ce n'est que la première manche et il reste 100 km à parcourir !* ».

Rien ne se calme, le niveau de vol français est nettement en progression, avec des pilotes qui maîtrisent l'accélérateur. Les thermiques forts, + 5 m/s intégrés en moyenne, permettent de voler dans les hauts régimes au-dessus des crêtes.

Les fameux verrous dans les basses couches, dont le col Saint-Jean balayé par une brise scélérate, mettent au tapis nombre de pilotes dont quelques favoris comme Charles Cazaux. Quelques gros changements de rythme au sein du groupe de tête laissent aux plus attaquants des opportunités d'échappées. Honorin Hamard rentre le premier au goal de Laragne en 2h40 devant... une fille ! Seiko Fukuoka-Naville qui frappe fort d'entrée, talonnée par Rémi Montginod.

2^e MANCHE, DENIS CORTELLA GAGNE !

Nouveau site, le décollage de Soubeyrand au-dessus de Sainte-Jalle. Direction plein sud, montagne de l'Ubac, puis long glide traversant la vallée de Sisteron pour aller claquer la dernière balise, la montagne de Hongrie avant un plané de 12 km vers le goal de Laragne. Au total, 76 km.

C'est une course sur axe face au vent qui se joue, avec une grosse utilisation de l'accélérateur et des cheminements à soigner, tant aux bases des nuages que sur les quelques reliefs marqués. Les basses couches sont plus que jamais meurtrières. Les erreurs de placement se payent cash en poussant ensuite les pilotes à forcer bas des passages de crêtes... Là encore, le niveau d'engagement et de pilotage m'impressionne. Je repense au matériel que nous utilisons il y a quelques années et mesure l'étendue des progrès en termes de comportements, de facilité d'utilisation et de sécurité passive. Plusieurs niveaux 2 sont quand même annoncés en radio mais la manche se poursuit à un rythme très soutenu. Petit rappel : niveau 1 conditions 100 % ok, niveau 2 conditions fortes mais gérables et non dangereuses, niveau 3 conditions de vol dangereuses ou qui vont le devenir et nécessitant un arrêt de la course (par exemple vent forcissant, verrou dangereux et incontournable sur l'axe de la manche, développement orageux, etc).

Seul coup de frein à main pour le groupe de tête, au passage de la dernière balise avant le long glide de 12 km vers le goal. Cette dernière longue transition posera nombre de pilotes, Denis Cortella boucle avec panache en 2h42 devant Luc Armant et Honorin Hamard, à nouveau placé.

3^e MANCHE, TOUJOURS DU RYTHME

De nouveau, direction le décollage de Soubeyrand, proche de Nyons. Des conditions stables et de bas plafonds retardent la journée et les ambitions. Seulement 39 km sont lancés mais s'annoncent difficiles. Pourtant, le rythme de vol faiblit peu aux avant-postes. À ce jeu d'attaque, le champion de France sortant, Simon Issenhuth, claqué le parcours en 1h16 sous sa Peak 3



Seiko Fukuoka-Naville, championne de France, vient de poser au goal dans la plaine provençale.

Photo Michel Farrugia



Dernière manche, Jean-Marc Caron remporte son 3^e titre au goal de Sainte-Jalle.

devant Maxime Pinot et encore Honorin Hamard qui scelle brillamment sa place de leader.

Ce vendredi soir, il ne reste plus qu'une manche à courir. Beaucoup sont très sceptiques quant à la possibilité de voler le lendemain avec une météo annoncée très perturbée. Les athlètes en haut de classement ne se laissent pas intoxiquer. Un championnat ne se joue pas au bistrot mais sur les décors.

Au classement provisoire, Honorin Hamard mène devant Denis Cortella, Jean-Marc Caron, Julien Wirtz et Jérémie Lager. L'écart entre Honorin et Jérémie n'est que de 250 points. Le podium n'est pas figé : la nuit sera difficile pour certains.

4^e MANCHE, LEÇON DE VOL LIBRE

Tout semble cuit, la météo est exécrable. Mais fronts orageux, pluie à quelques kilomètres et échos radars plombés n'altèrent en rien la lucidité de Vincent Perlberg et du comité de pilotes. Direction Sainte-Jalle, puis le décollage désormais apprivoisé de Soubeyrand. Une longue attente s'installe mais la possibilité de lancer la course si le ciel s'éclaircit est réelle. Après quelques heures sous les averses, c'est la fête aux pronostics les plus insensés chez les pilotes. Du pain béni pour capter quelques portraits, les mines crispées des premiers au classement se détendent au fil des averses.

Vincent Perlberg avec Vincent Sprüngli et Charles Cazaux du comité de pilotes construisent la manche.

Mais il doivent se re-concentrer car peu à peu, le ciel s'ouvre et 58 km sont lancés tardivement dans une faible activité thermique naissante et des plafonds bas. Profi-



Olivier Michielsen termine sa manche et pose son Enzo à Sainte-Jalle.



Une Icepeak 6 sonde les basses couches. Plantations arides et thermiques puissants au rendez-vous.

tant de l'inertie des conditions, je lâche régulièrement mes commandes pour mieux soigner les cadrages photos. De temps à autre, pour faire rire mes camarades (et en éloigner d'autres qui me font peur dans la grappe), je m'amuse à enrouler le thermique une commande entre les dents, les mains verrouillées sur la caméra. Mais très vite, les plafonds bas et la densité rappellent tout le monde à l'ordre. Dans le haut du classement, à chacun sa stratégie : attaques solitaires rapides ou position sage en gestion de groupe pour marquer une différence en fin de manche.

Jean-Marc Caron félicité par Dominique Cizeau, manager Niviuk.





COMPÉTITION

Championnats de France



Julien Wirtz, Jean-Marc Caron et Jérémie Lager seront tous aux championnats du monde.



Champagne pour Seiko, Jérémie Lager et Jean-Marc Caron!

Seiko Fukuoka-Naville entourée par Laurie Génovèse et Nathalie Fresne.



sur les placements, la sélection des Vz (taux de montée en thermique), l'interdiction de vol dans les basses couches, trop stables et soumises aux brises. »

Une fois ces paramètres intégrés, ces placements hauts permettaient de choisir dans des cheminements techniques et variés. Ici, il faut se concentrer pour monter, pour choisir sa ligne, pour transiter, pour flotter, pour raccrocher. Un style de vol très complet et exigeant techniquement.

TOUT SIMPLEMENT, MERCI ET FÉLICITATIONS!

Un sans faute du club des Ailes des Baronnies basé à Nyons pour l'organisation de ce qui restera comme l'un des plus beaux championnats de France.

Une logistique solide et efficace, des bénévoles nombreux et dévoués nous ont tous conquis. À l'unanimité, mention spéciale à Vincent Perlberg, directeur d'épreuves. En pleine convalescence suite à quelques fractures malvenues, il a brillamment tenu son rôle, assurant par ses expertises techniques des choix justes.

Très sincèrement, merci à tous les bénévoles ou membres de l'organisation qui nous ont tant offert lors de ces championnats. Au-delà de la volonté de se situer techniquement, nous sommes tous réunis dans ces compétitions pour partager avant tout, apprendre, se retrouver et avancer autour de cette passion commune du vol. Sans l'organisation de ces manifestations, la pratique peut vite devenir solitaire et isoler les pratiquants.

Une compétition modèle qui a généré un réel désir chez les pilotes : à quand des compétitions internationales et une coupe du monde dans les Baronnies Provençales ? ●

À ce jeu, Denis Cortella s'échoue sur le parcours... Et Honorin Hamard pose 800 mètres avant la ligne, laissant s'échapper le titre ! Sur la ligne d'arrivée, nous sommes saisis de douleur et de compassion envers Honorin. Toute l'ingratitude de ce sport refait surface. À ce niveau de vol, quelques mètres ou secondes coûtent cher, très cher. J'ai souvent entendu Yves Goueslain, Directeur Technique National, redonner du sens à ces instants délicats : « Avant de gagner avec panache, il faut savoir perdre avec humilité ».

Nul doute qu'Honorin affinera ses marges à l'avenir et qu'il conquerra bien des podiums... Comme le vieux sage du mont Myon, Jean-Marc Caron. Le « professeur » remporte d'une main de maître cette dernière manche et son troisième titre de champion de France. À l'affût, il a su gérer et construire sa victoire intelligemment malgré une lourde erreur le premier jour.

Julien Wirtz confirme sa régularité à la seconde place devant Jérémie Lager, habitué aux podiums. Seiko Fukuoka-Naville, 5^e au général (!), impressionnante de performances et de régularité, gagne également pour la 3^e fois cet open français. Podium féminin complété par Laurie Génovèse et Nathalie Fresne.

LES BARONNIES, UN TERRAIN DE JEU VARIÉ

Pendant toute la semaine, les superlatifs ont plu chez les pilotes sur le potentiel du secteur. Un endroit très esthétique, des massifs ouverts parfois doux, parfois marqués. Selon Jérémie Lager : « Les clefs de la réussite sont simples mais nécessitent une vraie discipline de vol

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1: Jean-Marc Caron (Niviuk Icepeak 6), 2: Julien Wirtz (Ozone Enzo), 3: Jérémie Lager (Icepeak 6), 4: Pierre Rémy (Icepeak 6), 5: Seiko Fukuoka-Naville (Icepeak 6, 1^{re} fille), 6: Honorin Hamard (Icepeak 6), 7: Maxime Bellemin (Gin Bommerang 9), 8: Didier Mathurin (Ozone Enzo), 9: Jacques Fourmier (Ozone Enzo), 10: Lucas Bernardin (Icepeak 6)...

CLASSEMENT FÉMININ

1: Seiko Fukuoka-Naville (Niviuk Icepeak 6), 2: Laurie Génovèse (Icepeak 6), 3: Nathalie Fresne (Icepeak 6), 4: Sandy Lambert (Icepeak 6), 5: Bénédicte Saury-Jourdain (Niviuk Peak 2)...

PRÉSENTATION JEAN-MARC CARON

Interview Jean-Michel Ara-Somohano

Jean-Marc, avec déjà deux titres de champion de France, avais-tu un objectif précis pour ces championnats ? Avec un mode de préparation particulier ?

La confiance en soi pour un sportif de haut niveau est primordiale pour être performant. Après les dernières compétitions internationales pas brillantes et quelques contre-performances récentes, le doute s'installe, et le seul remède est le retour sur un podium. Bien évidemment, comparé aux coupes du monde ou aux championnats FAI, la pression est moins forte dans un championnat de France car le résultat n'est que personnel.

Malgré tout, ce championnat reste une compétition de très bon niveau: je ne visais pas seulement le podium mais bien évidemment le titre. Ma préparation n'avait rien de particulier, j'ai mes routines et je m'y tiens.

Dès la première manche, tu étais aux avant-postes. As-tu développé une stratégie pendant cette semaine ?

Je saborde un peu la première manche pour avoir copié au briefing le rayon de la dernière balise sur mon voisin! Le tableau de briefing, trop petit pour un tel nombre de participants, était illisible à plus de 3 m. Mon voisin Pierre Rémy, qui tenait l'information de son autre voisin, m'annonce 4000 m de rayon sur la dernière balise, au lieu des 400 m écrits sur le tableau... Satellisé sur Laragne et seul devant, je ne capte pas de suite. C'est en bouclant la manche que je me rends compte que mes poursuivants ne passent pas la dernière balise à 4000 m mais bien plus près. Grâce à mon altitude, je reviens sur la balise et je boucle tout de même mais je suis 150 points derrière Honorin qui gagne la manche.

Ma stratégie est toujours la même depuis mes débuts en compétition: me faire plaisir et rentrer au goal. Je sais par expérience que rien n'est joué avant la ligne de la dernière manche. Un tas, une mauvaise option ou une ligne d'arrivée un peu trop haute sur l'horizon font partie de notre jeu! Connaissant le style de vol de chacun de mes camarades et surtout de ceux qui me devançaient, je savais que rien n'était encore joué.

Tes sensations pendant ces manches ?

Magnifique endroit pour voler! Je me suis vraiment fait plaisir toute la semaine à survoler cette région que je ne connaissais pas... Ou que j'avais un peu oubliée.

Une courte analyse de ces championnats ?

Sur les manches, le directeur d'épreuve Vincent Perlberg connaît bien son coin et son aérologie. Les manches étaient sportives et adaptées aux conditions météo. Nickel. Concernant les conditions, les brises fortes et les reliefs arrondis imposent de fuir les fonds de vallée. Les thermiques matérialisés étaient larges et généreux, tout bien. Sur le niveau technique des pilotes ? C'est plus peinant d'enrouler avec les furieux de la coupe du monde qu'avec les pilotes d'un championnat de France! Difficile d'anticiper les réactions de certains, je pense en particulier au « start »... Concernant les possibilités de vol des Baronnies Provençales ? Pas mal du tout! On va revenir pour une coupe du monde, hein Vinc' ? Quant à l'organisation, au poil... Ils seraient fin prêts pour une coupe du monde.

La régularité de tes résultats est frappante depuis plus de quinze ans! Quel est ton secret pour parfaire toujours plus ton niveau de pilotage et maintenir de tels résultats ?

Avant le résultat, je vole avant tout pour le plaisir, j'aime ça, ainsi que la compé, le résultat n'est qu'une conséquence. Je me souviens aussi de l'époque où je passais pour un « bourrin » car je poussais volontiers sur le barreau de l'accélérateur... Mais maintenant, en haute compétition, qui imaginerait de ne pas piloter au barreau ? Quant aux évolutions, si tu n'as pas la capacité de t'adapter aux nouvelles techniques, règlements ou matériels, tu disparais! Dans toutes les disciplines, le haut niveau de performance se travaille au quotidien.

■ Profil : 44 ans, agent SNCF, débuts en parapente en 1993, équipe de France depuis 1999, 200 heures de vols par an, habite à Bourg-en-Bresse, vole beaucoup dans le Jura et au mont Myon, « petit site » sur la plaine.

Champion d'Europe par équipes 2008. Champion du monde par équipes 2011 et 2013. Vice-champion du monde 1997. Vice-champion (2^e au classement général saison) de la coupe du monde 2001, 2008, 2011 ! Champion de France 2000, 2003, 2013.

Notre activité ne déroge pas à la règle: parfaire mon pilotage, mes sensations et mon analyse font partie de mon quotidien sous un parapente.

Un mot sur tes partenaires ?

Mon premier soutien est celui de Christelle, ma femme, qui subit depuis 20 ans ma passion envahissante. J'ai une ardoise impressionnante de jours de vacances en famille, sans parapente... Un jour peut-être ? Mon employeur, la SNCF, m'octroie un mi-temps via le dispositif « Athlète de Haut Niveau SNCF ». Je fais partie depuis 2006 des 30 privilégiés prévus. C'est un gros atout pour aller en compétition et s'entraîner sérieusement. Abac, l'entreprise d'ingénierie bâtiment de Pierre Bayon et le Team Abac qu'il a créé défraient leurs pilotes pour participer aux compétitions majeures nationales et internationales. Mais au-delà de l'aspect financier, le team a aussi comme vocation d'accompagner de jeunes pilotes prometteurs dans la compétition de haut niveau.

Le Conseil Général de l'Ain et la région Rhône-Alpes m'accordent une bourse pour la saison en cours. La FFVL et le FNDS participent eux aussi à ma saison.

Question matériel, je suis équipé par Niviuk et je vole avec l'Icepeak 6 qui est une aile formidable en termes de performances et de sécurité passive. En sellette, j'ai la Drifter, le modèle « race » de chez Niviuk. Enfin Julbo, la marque jurassienne de masques et lunettes protège ma vue comme il le faut.

Il y a quelques années, tu as créé ta structure pour partager tes connaissances auprès des pilotes. À qui s'adressent tes stages et quel est le niveau requis ?

Les stages cross que je propose (www.race-to-goal.com) s'adressent à tous les pilotes qui savent enrouler le thermique sans difficultés. Après le briefing météo et parcours, je suis en l'air avec eux et je les guide durant le vol. Différents niveaux de stages existent pour adapter les vols aux stagiaires qui se présentent. L'idéal est d'accueillir des groupes formés: les pilotes se connaissent, ils volent déjà ensemble et le niveau est généralement homogène. L'homogénéité des niveaux de pilotage est primordiale pour un stage cross réussi.

Tes prochains projets ?

Le championnat du monde 2013 en Bulgarie, où j'espère que l'équipe va briller car nous visons des médailles. Faire 200 kilomètres de mon petit site du mont Myon... Oui, je sais, ça paraît ridicule et j'en vois déjà qui rigolent du haut de leurs « crêtes à mouettes »... Je compte aussi organiser avec mon club « Ain'Pulsion Parapente » une compétition Élite pour mes camarades alpins, que l'on attend de pied ferme. Promis, nous vous autoriserons un deuxième décollage si vous faites un tas au premier! Enfin, terminer ma maison qui est en rénovation depuis plus de 10 ans.



Ma stratégie est toujours la même : me faire plaisir et rentrer au goal.