



X-ALPS

Par Jean-Michel Ara-Somohano.



Arrivée à Monaco, Gaspard Petiot (5^e) pose sur le radeau. Paul Guschlbauer (3^e) et Antoine Girard (4^e) y sont déjà... Cette année, les arrivées ont été très serrées

Red Bull X-Alps 2015 AUX FRONTIÈRES DE LA RAISON

La X-Alps est l'une des entreprises humaines les plus intenses et engagées qui puisse exister. Les 33 athlètes sélectionnés traversent l'arc alpin en volant ou en marchant sur plus de 1000 km. Départ de Salzburg, arrivée Monaco, 9 points de contournement laissent une multitude d'options pour traverser les territoires autrichiens, allemands, italiens, suisses et français. Chaque jour, pour chacun, l'engagement est poussé à son paroxysme pour rejoindre le goal, la Méditerranée.

Pour la 4^e fois consécutive, le légendaire Chrigel Maurer survole cette édition en huit jours, quatre heures et trente-sept minutes. Un pilote simplement hors normes, d'une maîtrise absolue, qui ne fait pas d'erreurs, et qui optimise toutes les situations. Mutant? Extra-terrestre? Il est aussi très bien préparé! Dès son premier triomphe à Monaco, il nous avait expliqué qu'avec son assistant Thomas Theurillat, ils avaient fait tout le parcours en reconnaissance et pointé à chaque sommet, chaque vallée, les différentes options. Plan A, plan B... en fonction des conditions, tout au long. On ne sait pas si Chri-

gel, qui reste toujours assez discret, s'est autant ré-investi chaque année et même si le parcours varie à chaque fois, il est sûr qu'après quatre éditions, il connaît très bien le terrain. Derrière lui, les prétendants ont mené une traque en sur-régime constant. Dix-neuf d'entre eux parvinrent à Monaco, avec des arrivées très serrées. Cette édition 2015 aura été marquée par un niveau général en nette progression, des conditions de vol dantesques, et de trop nombreux accidents.

Foule au départ de Salzburg... Et encore plus au Gaisberg, le décollage qui surplombe la ville!



Prologue

Le jeudi 2 juillet, le public est déjà au rendez-vous, séduit par le spectacle des gladiateurs dans les starts pour un « Powertraveller Prologue ». Au terme de ce contre-la-montre sur la journée autour de Fuschl-am-See et du lac du même nom, 25 km à l'Est de Salzburg, un atout précieux, un « night-pass » supplémentaire est octroyé à Paul Guschlbauer (A), Stanislav Mayer (CZ) et Gavin McClurg (US).

Dimanche 5 juillet, un départ épique

Ouverture de la course sur la Mozartplatz à 11h30, au centre de Salzburg, devant un public aussi nombreux que chaque année. Les traileurs s'arrachent pour monter au décollage du Gaisberg, où la foule est encore plus dense ! Des conditions de vol épiques se mettent en route, Chrigel Maurer donne le rythme, naviguant à plus de 3 700 m. Le Dachstein, second turnpoint est atteint en deux heures de vol, au soir de cette première journée, 15 pilotes ont déjà parcouru plus de 230 km et se tiennent dans un rayon de 20 km ! Stephan Gruber (A) est le premier à activer son « night-pass ». Pas de doute, le niveau général des concurrents a explosé. La course jusqu'à Monaco s'annonce d'une technicité et d'une intensité rares.

Lundi 6, le chemin de croix

Front froid brutal et intempéries... Deux stratégies s'offrent aux concurrents. Marcher en fonds de vallées ou tenter un créneau de vol entre quelques éclaircies depuis le Kampenwand en Allemagne (TP 3 dans les Chiemgauer Alpen, près du lac de Chiemsee)... Les galériens avancent péniblement mais le vol reste-

Plus de 1 000 km de terrain hostile... En haut, Antoine Girard se prépare sur un méchant déco.. Et en bas, Antoine en vol juste après avoir tourné la balise du Cervin.



ra la meilleure des options. Paul Guschlbauer et Chrigel Maurer restent au coude-à-coude. Personne ne craque et chacun optimise la moindre opportunité de vol. Dans un mouchoir, Chrigel tourne en leader le TP 4 de Leermoos devant Stephan Gruber et Paul Guschlbauer. Surprise, le comité de course annonce une pénalité incompréhensible, portant sur la première journée de vol et qui impacterait 26 pilotes... Les 6 heures de pénalité seront ramenées ultérieurement à 2 heures mais les esprits s'échauffent chez les concurrents, déjà à cran après une première journée à lutter contre le vent.



Mardi 7, point de mire, les Dolomites et l'Italie

Les corps commencent à souffrir. De bon matin au départ de Merano, les leaders au corps et au mental d'acier infligent un rythme proprement surhumain. Gaspard Petiot, pourtant très gêné par un genou délicat, tient le choc en 7^e position. Le premier groupe avance en marquage mutuel serré au sol, puis en l'air, naviguant à plus de 3 000 mètres en terrains hostiles. Une journée difficile pour tous, marquée par une lutte perpétuelle contre le vent. Les erreurs de la veille ont clairement relégué le second groupe au rang de poursuivants. Les soudards serrent les dents, mais avancent en espérant une erreur ou une difficulté météo qui temporiserait la tête de course.

Mercredi 8, les Dolomites avalées...

Chrigel gère son rythme admirablement, marque son avance et court toute la matinée pour atteindre la balise 5 de la Brenta (Cima Tosa) à 12h40. Il décolle au meilleur moment et attaque la traversée vers la Suisse en direction de Saint-Moritz et du Piz Corvatsch. Déjà un tiers de la course avalée... mais tout juste deux heures d'avance sur Paul Guschlbauer et le surprenant rookie Sebastian Huber dont c'est la première participation. Une fois de plus, des vols exceptionnels en tête de course, la moyenne de déplacements est de plus de 200 km/jour, quelles que soient les conditions ! À l'arrière, la météo plus instable et le fort vent d'ouest transforment le terrain en véritable enfer dans le Tyrol autrichien entre Ler-

moos et la Brenta. Les pilotes se dispersent et cherchent les meilleures options pour remonter. Certains en font de très mauvaises... Règle cruelle, la première élimination tombe (le dernier du classement sera ensuite sorti chaque 48 h afin de préserver les athlètes les plus exposés), c'est l'allemande Yvonne Dathe, une des 2 filles en course - l'autre étant l'américaine Dawn Westrum, les premières à se relancer dans cette course depuis Kari Castle en 2005 - soit près de 8 mois de préparation et de recherche de sponsors, job quitté pour son mari-assistant et ce, pour 3 jours de course... Super...

Jeudi 9, lutte aux avant-postes

Paul Guschlbauer a utilisé un de ses deux night-pass pour pourchasser inlassablement le leader toute la nuit. À l'aube, 8 km le séparent de Chrigel, une matinée de vol extraordinaire attend les pilotes de tête qui avancent très fort...

Le public se presse nombreux à certains endroits du parcours! Passage de Chrigel Maurer et de son Advance Omega X-Alps.



Toma Cocone, le seul à avoir couru les sept X-Alps depuis 2003, ne terminera pas, blessé dans un accident cette année.

Gaspard Petiot va faire une course superbe, toujours au contact des meilleurs, avec très peu de marche.

Aaron Durogati se prépare devant la Zugspitze et la vallée de Garmisch-Partenkirchen, Allemagne.



Mais à 13 h, le vent de nord-ouest marque le verrou de Saint-Moritz. Maurer est contraint de contourner les glaciers et de se poser pour remonter l'arrête jusqu'au TP 6 du Piz Corvatsch. À mi-course, Paul Guschlbauer, le challenger, n'est plus qu'à 1 km de Chrigel Maurer. À l'arrière, les poursuivants surfent les hauts massifs en faces nord et regagnent un terrain précieux. Aaron Durogati adopte un régime de vol hallucinant, dans des conditions surhumaines en altitude, il remonte et double en vol Michael Witschi, Stephan Gruber, Stanislav Mayer, Peter von Bergen. Le Suisse Michael Witschi terminera la journée en dérive sous son parachute de secours... dans un lac! (le lago di Poschiavo). Il se libère de son équipement et regagne la rive à la nage. D'autres concurrents l'aideront à récupérer son équipement.

Pour tous, la rage s'installe, les engagements s'intensifient clairement: l'épuisement, les conditions de vol, l'isolement poussent les pilotes dans des régimes de drone, où seuls les mieux armés gardent le minimum de lucidité requis pour avancer efficacement.

Vendredi 10, les compteurs explosent

Chaque jour, « Chr-eagle » relance la machine. En milieu d'après-midi, il a déjà parcouru plus de 200 km et creusé un écart de 40 km sur Sebastian Huber et Paul Guschlbauer, il tourne la balise 7 du Cervin. Dans leur sillage, Aaron Durogati pointe son nez en 4^e position à 500 km du goal, juste devant nos frenchies Gaspard Pétiot, Antoine Girard et Nelson de Freyman. Tous sont remontés hier par des vols de fous. Aujourd'hui, ils feront encore mieux. En tête de

Chrigel Maurer devant le Cervin. Des conditions caniculaires avec du vent, et un Cervin bien sec...

Paul Guschlbauer volait avec une Skywalk, tout nouveau modèle. Il arrive devant Chamonix et le Mont-Blanc.

course, le vent de nord chimique impose à Maurer un itinéraire classique pour remonter la vallée du Rhône, en navigation à plus de 4000 m dans les faces nord-ouest, jusqu'au verrou de Sion. Les outsiders Sebastian et Paul prennent une option opposée et poursuivent leur route vers le sud après le Cervin, espérant pouvoir passer le Mont-Blanc par les faces italiennes.

Samedi 11. L'ennemi du pilote: le vent...

La journée commence mal pour Chrigel qui se fait « grounder » par le vent de face... Posé à midi alors que normalement, il navigue à cette heure à 3000 m, ce n'est pas habituel! Mais il remonte en marathon la vallée de Sion, optimise le régime de nord et contourne la vallée de Chamonix en redécollant des dents Blanches. Passant près de Samoëns, Flaine, il enquille les faces nord-ouest pour plonger sur les Aravis et s'y poser au crépuscule... À l'arrière, c'est la guerre dans les hauts massifs suisses ou italiens: chacun pousse la machine aux limites de l'acceptable pour regagner du terrain. Le vent ne laisse aucune chance pour passer le massif par le sud du Mont-Blanc: Guschlbauer et Huber remontent à pied pour contourner le monstre, Paul reviendra en fléchette au nord de Chamonix, Sebastian réussira à revenir en passant par le col des Miages après avoir décollé au-dessus de Courmayeur.

Les frenchies remontent en flèche en direction du Cervin mais le retard est maintenant important sur le redoutable trio. Le podium se dessine. Dans des conditions de vol épouvantables (voir les récits pages suivantes...), deux accidents graves sont à déplorer: Tom de Dorlodot « débarouille » sur 40 mètres lors d'un décollage raté mais ne se blesse mira-

culeusement que légèrement à une cheville. La légende et icône de la course Toma Cocone - 7 participations, 3 fois finisher - impacte plus violemment le sol: il se brise le coude et subit un traumatisme facial. Au soir, deux pilotes estiment que « ça suffit comme ça » et abandonnent: Michael Gebert (5 participations) et le jeune autrichien Pascal Purin, par ailleurs test-pilote professionnel. Ils expliquent que le niveau d'engagement demandé pour simplement figurer ne leur semble plus acceptable.

Dimanche 12, Annecy!

Un petit marathon matinal conduit Chrigel Maurer au décollage de Planfait, dernière balise avant Monaco. Remontée dans la foulée au col des Frêtes pour dompter des conditions stables... Dans le même temps, les premiers poursuivants décollent tôt de Chamonix et fondent sur Annecy à haut régime! Paul Guschlbauer, à force de combats acharnés, regagne du terrain sur Chrigel Maurer! Mais « l'aigle d'Adelboden » (et des Alpes) surfe les cimes et claque un vol légendaire de plus de 250 km jusqu'à Saint-Paul-sur-Ubaye, derrière Barcelonnette.

Paul, qui avait presque réussi à faire la jonction, s'est retrouvé « posé » par le vent du côté de Gap - en espérant prendre une voie plus sûre par la Mûre en appui sur les reliefs ouest - alors que Chrigel a coupé droit. Au soir, son assistant Thomas Theuillat explique « que pour gagner la X-Alps, il faut être capable de voler à 100 % », et que « Chrigel sait le faire, voler à 90 % n'est pas suffisant ». Le mutant n'est plus qu'à 98 km du goal et a définitivement écarté ses adversaires.

Les frenchies se sont bien lâchés à domicile. Ils signent une remontée véritablement fantastique accompagnés d'Aaron Durogati! Le sprint final pour les places d'honneur s'annonce prometteur.

Lundi 13 juillet, goal Monaco!

En quelques heures de vol, Chrigel Maurer boucle sa mission, se posant magistralement sur le décollage de Peille. Cerise sur la gâteau pour Advance, le 2^e pilote de la marque, le talentueux Sebastian Huber arrive avec brio devant Paul Guschlbauer. Après une remontée exceptionnelle, Antoine Girard décroche la 4^e place à l'arrachée en survolant Gaspard Pétiot (5^e) quelques kilomètres avant le goal!



Chrigel Maurer signe son passage au décollage de Planfait à Annecy, dernière balise avant Monaco.

Au final, une édition marquée par la maîtrise absolue d'un Chrigel Maurer, et par des outsiders incroyablement combattifs et performants, au-delà de toute prévision, parmi lesquels Antoine, Gaspard, Nelson ont arraché brillamment leurs places et impressionné la scène par leur niveau d'engagement et leur technique. Le niveau de performance des athlètes a explosé et s'est homogénéisé, 19 combattants bouclent cette folle aventure, du jamais vu.

Revers de ces indicibles exploits, de trop nombreux accidents dont un mortel (un photographe à Chamonix) et de sérieuses défaillances organisationnelles entachent un format de course devenu visiblement mal contrôlé, voire incontrôlable. Certains concurrents ont eu des mots très durs, plusieurs d'entre eux ont d'ores et déjà déclaré ne plus vouloir concourir dans ces conditions.

Quel avenir pour la Red Card X-Alps 2017?

Quatre concurrents français avaient été sélectionnés mais Clément Latour (2^e en 2013) a contracté au dernier moment une blessure à l'entraînement et a dû déclarer forfait. Nous avions prévu de demander leurs récits à Antoine Girard, Nelson de Freyman, Gaspard Petiot, mais quand nous les avons contactés, Antoine et Nelson l'avaient déjà préparé! Nous les passons tel quel, ce sont de vrais « docs »... Nous ferons mieux connaissance avec Gaspard Petiot dans notre prochain numéro, c'est déjà prévu.

Notez que Nelson, Antoine, Gaspard travaillent aussi pour un livre, racontant toute leur course, qui sera édité par les Editions du Chemin des Crêtes, en principe pour la coupe Icare.

Plusieurs marques avaient développé et homologué de nouveaux modèles pour cette course, comme Gradient avec la XC 5, ici en version light. Thomas de Dorlodot faisait une très belle course avant un accident au décollage.



Goal Méditerranée! Aaron Durogati boucle. Son aile est une Gin Gliders GTO 2 avec élévateurs light.



Chrigel Maurer et son assistant Thomas Theurillat. Vainqueurs de quatre X-Alps consécutives!



Sebastian Huber, deuxième, arrive au décollage de Peille dominant Monaco.

CLASSEMENT RED BULL X-ALPS 2015. 1: Chrigel Maurer (CH, Advance Omega X-Alps, 8 jours 4h37), 2: Sebastian Huber (D, Advance Omega X-Alps, 8 jours 22 heures), 3: Paul Guschlbauer (A, Skywalk X-Alps 2, 9 jours 4 h), 4: Antoine Girard (F, Ozone LM 5, 9 jours 5 h), 5: Gaspard Petiot (F, Ozone LM 5, 9 jours 5 h), 6: Aaron Durogati (I, Gin GTO 2, 9 jours 6 h), 7: Ferdy van Schelven (NL, UP Trango XC 3, 9 jours 22 h), 8: Gavin McClurg (US, Niviuk Peak 3 X-Alps, 10 jours 4 h), 9: Manuel Nübel (D, Ozone LM 5, 10 jours 17 heures), 10: Nick Neymens (NZL, Ozone LM 5, 10 jours 18 h), 11: Nelson de Freyman (F, Ozone LM 5, 11 jours 2 h), 12: Stanislav Mayer (CZ, Gin GTO 2), 13: Peter von Bergen (CH, Ozone LM 5), 14: Chi-Kyong Ha (K, Gin GTO 2), 15: Honza Rejmanek (US, UP Trango XC 3), 16: Pawel Faron (PL, Ozone LM 5), 17: Erik Renhfeldt (SW, Ozone LM 5), 18: Michael Witschi (CH, Ozone LM 5), 19: Stephan Grüber (A, Skywalk X-Alps 2)... 23: Dawn Westrum (US, 375 km du goal)... (33 athlètes).



Toutes photos Red Bull/Content Pool.

Quelques questions à Gaspard Petiot (5^e)

Bravo! Un tel résultat... Tu t'y attendais?

Ah non, ça je ne m'y attendais pas du tout! En fait, je me savais assez en forme en vol mais ce n'était vraiment pas le cas au sol... J'ai un genou douloureux depuis un bon moment, ça ne s'est pas arrangé avec un atterrissage un peu dur, avant la course. On a réussi à me remettre à peu près sur pied mais je ne pouvais ni marcher sur le plat, ni en descente... seulement en montée. Je suis parti totalement dans l'inconnu, en me disant que ce ne serait peut-être que pour 2 ou 3 jours de course.

Comment as-tu fait, le 2^e jour par exemple, avec la pluie?

J'ai attendu au décollage, je ne me suis mis en l'air que quand le soleil est arrivé, vers 13 heures. En réalité, j'ai pas mal volé ce jour-là. Pendant toutes les périodes de temps instable, j'ai pu progresser en enchaînant les fléchettes, en remontant peu à chaque fois, sans beaucoup marcher.

Les conditions? Dures?

On a eu 3 journées vraiment très très fortes, avec du vent. Et quelques moments assez chauds, un posé en altitude en particulier. Mais je m'étais entraîné à voler avec du vent de face. J'étais préparé. Ça ne m'a pas plus choqué que ça.

À l'arrivée, qu'as-tu pensé?

J'étais hyper heureux! En fait, j'étais parti dans un objectif, « Monaco ». C'est tout. C'était plus une course contre moi-même que contre les autres. Donc à l'arrivée, j'en revenais pas... Puis, j'ai eu quelques petits regrets après coup, 3 ou 4 jours plus tard, car je n'aurais pas dû me laisser passer comme ça! J'aurais même visé la 3^e place mais sur la fin, je n'étais pas assez en mode « gagnant », sans doute un peu trop euphorique!

Que retiens-tu de cette course?

Que je suis super content de l'avoir faite en volant! C'est une grande satisfaction! J'ai moins marché que pendant un Airtour... Si on regarde les statistiques, j'ai marché presque 2 fois moins que Maurer.

Et après, quand ça s'arrête?

Ça, on en avait déjà parlé après le dernier Airtour! C'est sûr que ça s'arrête d'un coup... Des mois de préparation, de course intense et d'un coup, plus rien... Et puis, petit à petit, le moral et les motivations reviennent. La famille, ça aide beaucoup à se ressourcer.

Les assistants de Gaspard Petiot étaient Laurent Pezet et Damien Astoul, qu'il remercie tout particulièrement ainsi que Supair, Ozone/Alixa, IUT Lyon 1, le Parateam, Parastick, Prévol, Parapente Planète, Senseative...



Auto-portrait pendant le prologue, 3 jours avant la course. Au-dessus du lac de Fuchsl, à l'Est de Salzburg

pose 2 km avant la ligne avec les premiers qui me passent au-dessus de la tête. J'ai perdu patience bêtement, mais je positive: physiquement, je suis dans le coup, cela me rassure pour la suite. Maintenant il faut que je récupère, car nous avons déjà laissé des plumes dans cette mise en jambes.

Je suis chanceux, bien entouré par mes amis et la famille qui nous aident à organiser la course, l'équipe est au complet. Je dors à l'hôtel: demain 5 juillet sera le grand jour tant attendu depuis tellement d'années. Bizarrement, je n'ai plus de stress. Je pense être prêt: « Allez, faut que ça attaque! ».

Salzburg, 10 heures le 5 juillet

Entrée dans l'arène

Nous montons dans le bus qui doit nous amener au départ. Ambiance plutôt détendue, on rigole, on se chambre... Puis une attente pesante s'installe. La tension est palpable. Je prends de la distance par rapport à tout ça, m'isole, je préfère rester loin de la foule, auprès de ma petite amie et de mon père. Mentalement je me sens bien, motivé et prêt à m'élancer dans cette aventure unique.

11 h 30: le speaker chauffe la foule. L'ambiance est devenue électrique. On se regarde, on se tape dans les mains, c'est parti! Sur un petit rythme, acclamés par la foule, 11 jours de traversée me guettent.

La sortie de la forêt au Gaisberg (turnpoint 1) est surréaliste avec la foule exaltée. Cet engouement autour de cette course est dingue! Malgré tout, je reste dans ma bulle, concentré près de Pierre - un de mes trois assistants -, qui me donne les dernières consignes. Je révise mes altitudes pour ne pas entrer dans les CTR: la journée semble exceptionnelle. Le TP 2 devrait être claqué en vol. Je décolle, monte rapidement au plafond, je reste avec le groupe. Les conditions sont vraiment atomiques. Je prends le temps, laisse les autres baliser la masse d'air devant moi et deux heures après notre départ, un thermique stratosphérique nous propulse à 3400 m, nous permettant de glisser vers le Dachstein. J'exulte! Le TP 2 est derrière nous! Nous filons en direction d'Aschau dans des conditions de vol juste exceptionnelles. Après un point bas dont je ressors plutôt bien, retour en mode contrôle: je sais qu'il faudra poser au plus tard pour essayer de refaire notre petit retard sur le lead. Atterrissage à 40 km de la balise, content: mes assistants sont déjà là, ils plient ma voile et je commence à courir, il faut se rapprocher au maximum de TP 3 avant 22h30. Je me sens bien, rattrapant peu à peu les concurrents devant moi, je me repositionne auprès de Tom de Dorlodot qui sera mon guide pour le reste de la journée: j'écoute attentivement ses conseils avisés.

La course de Nelson de Freyman

Nelson de Freyman était le plus jeune concurrent de la X-Alps. Jeune mais pas novice, nous avons publié dans PP+ 338 une hallucinante traversée Canada-Mexique... Solide... Et mature! Il nous avait aussi envoyé des pages étonnantes sur sa préparation: même après avoir suivi 6 éditions, on ne s'était pas rendus compte de ce que la X-Alps demandait. Nelson termine le boulot en nous racontant sa course. Merci Nelson, et grand respect!

La X-Alps, une compétition mythique qui fait rêver tous les adeptes de sport extrême. L'engagement déployé dans cette aventure est poussé à son paroxysme: pendant le vol bien sûr, mais aussi au sol, pendant toutes les phases de course ou de marche dans la montagne. Je m'appelle Nelson de Freyman, j'ai 23 ans. Je suis finisher de la Red Bull X-Alps 2015 et je vais vous raconter ma course.

Tout commence par un bout de papier envoyé à Red Bull il y a 9 mois, où poussé par une envie démesurée, tu supplies l'organisation de te sélectionner pour cette battle unique au milieu des Alpes. Mais à cet instant, tu ne sais pas vraiment ce qui t'attend... Une fois sélectionné, s'ensuivent 8 mois de dur labeur, d'entraînement poussé à l'extrême pour essayer de coller le plus possible au réel. Mais comment savoir ce qu'est la X-Alps quand tu ne l'as pas vraiment vécue auparavant? (ndlr: Nelson avait quand même été assistant d'Antoine Girard en 2013). Finalement, ce n'est qu'une fois la course achevée que tu peux juger du travail réalisé en amont. Quand je suis parti de chez moi le 30 juin, je ne savais pas dans quel état j'allais revenir... Je me posais beaucoup de questions: étais-je à la hauteur d'un tel événement? Malgré tout, plus les jours passaient, plus l'envie grandissait. Sans

être vraiment stressé, j'avais juste hâte de commencer. Mais les dernières journées furent longues avant le départ, rythmées de briefings et de séances photos... Heureusement, nous avons pu claquer quelques petits vols pour nous familiariser avec la masse d'air autrichienne!

Derniers préparatifs avec l'équipe, on range le camion, on ressort, on re-trie on re-range tout! Car le moindre détail compte. Une fois dans le jus de la course, il ne faudra rien oublier. Je suis impatient de participer au prologue, ayant besoin de me situer par rapport à mes adversaires, surtout physiquement.

Le 2 juillet au matin, journée du prologue, nous partons avec les 32 autres athlètes pour une petite balade dans les bois... à 190 pulses pour avaler les 12 km qui nous séparent du décollage. Le rythme est vraiment costaud. À ma grande surprise, je sors dans les premiers au sommet, puis me prépare rapidement afin de rester au contact des meilleurs. Je veux essayer de gagner le « night-pass » supplémentaire, récompense des 3 premiers au prologue. Les trois-quarts du vol se passent bien pour moi, en contact d'Aaron qui prend la tête. Mais quand nous arrivons sur la 2^e balise, la face ouest est encore éteinte et nous sommes obligés de patienter dans du petit thermique. Un deuxième groupe nous rattrape, puis nous double. Je m'enflamme un peu... et

6 juillet - Grand galop, à pied, et perché dans une cime...

Nous repartons à 5 heures du matin avec Tom, frais comme des gardons! Enfin presque... Ce sera une journée très difficile pour moi.

Les premiers kilomètres font toujours un peu mal aux pieds. Le temps se couvre, la pluie arrive... Mais la chance va nous sourire! Nous recollons les leaders bloqués au décollage. La pluie s'arrête, glide vers la vallée dans un groupe bien formé. S'ensuit une marche de 25 km, la pluie a repris... Pierrot m'indique une petite butte de 700 m de dénivelé: un glide me permettrait de recoller le groupe qui descend la vallée à pied. Le ciel s'ouvre peu à peu et je monte à allure soutenue au décollage. Je fais quelques tours de thermique mais la masse d'air est encore trop humide. Je plane au-dessus de l'autoroute et me pose dans un champ finalement assez loin de mon objectif, la vallée de Thiersee. Je peste intérieurement, cherchant à remonter trop vite sur un décollage, dépensant beaucoup d'énergie. S'ensuit un long chemin de croix de 2 000 m de dénivelé pour décoller dans des conditions difficiles. Après une grosse fermeture, je termine mon vol dans un arbre juste avant la route où je devais atterrir. Tout s'écroule. Je me calme, attends mon équipe qui heureusement me sort de l'arbre rapidement. La voile n'a rien, il faut positiver. Une heure plus tard, je me mets en marche en direction d'un col où Antoine Girard et le Polonais Pawel Faron attendent pour décoller le lendemain matin. Mon genou droit commence à tirer. Cette tendinite ne me lâchera plus jusqu'à Monaco.

7 juillet - Travail à mi-temps Douze heures de calvaire, j'adore

Une nouvelle journée se lève et des douleurs se révèlent. Concentré dans un bon groupe efficace, nous glissons difficilement à cause du vent de face et de la CTR qui nous limite en altitude. Je fais l'erreur de ne pas croire à l'option faces nord et luttant dans le vent, je finis par me poser dans un champ à 70 km de Lermoos (TP 4, Tyrol). Dans la déception, je pars à pied vers la balise à un rythme effréné, laissant encore une fois beaucoup d'énergie dans cette portion. Après 10 heures de marche, les pieds commencent à souffrir et nous finissons sous la pluie, éreintés. Les tensions dans mon équipe sont palpables. Je demande beaucoup à mes équipiers: mon vocabulaire est souvent inapproprié. C'est clair, je dois me calmer et prendre le temps de réfléchir plutôt que de courir tout le temps à droite et à gauche.

8 juillet - Méli-mélo

Réveil compliqué: la fatigue est là, la pluie toujours présente. Nous marchons jusqu'à la ba-



Nelson de retour chez lui! Dans la vallée de l'Ubaye, au 10^e jour de course.

lise avec Antoine Girard et Tom de Dorlodot, où nous réfléchissons à une option pour réduire la marche. Devant nous, 8 pilotes descendent à pied la vallée. Conseillés par Jérémie - mon autre assistant -, nous choisissons de monter sur un sommet où un glide pourrait nous permettre de rejoindre la vallée de Sölden, toujours dans le Tyrol. Sous la pluie, notre plan semble mal parti. Arrivée sur un décollage... impraticable. On attend, on observe le vent fort, turbulent. Chacun se questionne, personne n'a envie d'y aller. Honza Rejmanek (USA) monte vers nous et décolle plus bas, sous nos pieds, dans un petit bout d'herbe. On le regarde, surpris et anxieux, sortit du décollage et se faire secouer dans tous les sens. Je regarde Tom et lui annonce que je redescends à pied: ce n'est pas pour moi. Antoine est allé au décollage d'Honza, il nous rappelle, annonçant une aérologie meilleure et se met en l'air. Nous devons trouver la motivation pour remonter et effectivement, le décollage semble plus envisageable. Nous déplaçons nos parapentes dans la peur. J'attends un bon cycle, et go!

La première partie du vol est très turbulente, j'essaie de garder ma voile ouverte. Je regarde Tom sous mes pieds faire de même. On glisse, mais on essaye surtout de sortir de cette zone turbulente, dans du - 5 m/s, sous la pluie. Arrivés sur une ligne de crête, l'aérologie s'améliore... et nous offre un vol surréaliste! Remontée en soaring jusqu'au nuage, on se jette dans la vallée de Sölden avec des cris de joie. C'est fou! On avale les kilomètres facilement et sans aucune tension. C'est tellement bon que tu ne penses même plus à la course, tu partages juste un vol inoubliable entre amis! Nous posons en exultant à 25 km de Sölden. Cette option, quand même plutôt compliquée, nous aura économisé 65 km de marche: énorme! Le soir venu, heureux de ce vol tellement salvateur, je me permets même une pizza. De plus, j'ai repéré la vallée suivante 3 semaines avant la course, je la connais bien et je suis donc confiant pour le lendemain.

9 juillet - Playing with the clouds

Une fois de plus, après 20 km de marche et 2000 m de dénivelé, on se retrouve au col du Rombo (2474 m) avec Tom et Antoine. Objectif: rejoindre la Cima Brenta (TP 5) en volant. La journée s'annonce vraiment exceptionnelle, elle le sera... Nous décollons à 10 h en face Est. Les plafonds sont bien là, nous collons aux nuages à 3 500 m dans des conditions quand même très sportives. Le vent d'ouest est plutôt fort et nous transitons très difficilement vers Madonna-di-Campiglio. Les conditions deviennent extraordinaires. La Cima Brenta se dévoile sous nos yeux, je glisse dans la face nord-est poussé par le vent et j'atterris devant la balise, heureux. C'est déjà magique de faire la balise en volant mais la suite du vol sera surréaliste. Nous redécollons avec Tom dans des conditions parfaites, transition dans la face Est où un fort thermique sous le vent nous propulse au nuage. Puis on s'enfonce dans la face nord de l'Adamello où on satellise à 3 900 m d'altitude, en surfant le nuage dans du + 2 m/s. Nous avançons le long des crevasses dans des paysages irréels. Je n'en reviens toujours pas. Certes, nous luttons face au vent en appuis-soaring des montagnes au-dessus de 3 500 m mais ça marche, nous dépassons Passo del Tonale. C'est juste grandiose... Je rejoins un groupe de pilotes avant de transiter en direction de Saint-Moritz, puis avec Manuel Nübel, nous posons en top-landing à 20h45: 10h45 de vol depuis le matin et 160 km parcourus! Des journées de marche évitées et en prime, un des plus beaux vols de ma vie: c'est pour ce genre de moments que je suis venu à la X-Alps. Je rejoins une route, mes amis, il faut que je me repose, je le sais. Demain, nous aurons juste un petit dénivelé à monter pour faire un glide, recoller un groupe, et passer Saint-Moritz en volant. Tout va bien.

10 juillet - Into the wild

6 heures. Je glisse déjà en direction de la vallée de Saint-Moritz. Ce sont de bonnes options les glides du matin, ils vous évitent souvent de



Nelson, avant et après 11 jours de X-Alps... Auparavant, il y avait déjà eu 8 mois de préparation.

longues heures de marche. Puis, nouvelle montée pour retrouver d'autres pilotes sur un déco afin de tourner ensemble le Piz Corvatsch. Les conditions sont compliquées, stables. On finit par s'extraire difficilement deux heures après avoir décollé. Je choisis une ligne peu commune. Les autres pilotes prennent la face sud, je continue au milieu des zones glaciaires en face nord, seul au milieu des barres rocheuses et des glaciers. Pour passer de vallée en vallée, il m'arrive de sauter des crêtes, très bas. Je me faufile à l'intérieur de brèches naturelles dans les rochers, je suis en admiration, je joue hypnotisé entre ombres et lumières dans un environnement incroyablement hostile où l'erreur, la vache, n'est pas permise. Et pourtant, plus les journées passent, plus je me sens à l'aise dans cet environnement. Mais on se sent si petit dans ce genre d'endroits... Je prends mon temps puis je file dans une vallée, saute un col, pose à mi-pente, remonte à pied environ 1 heure, je me dépêche pour pouvoir redécoller de l'autre coté avant 21 h. Arrivé au col tard, j'ouvre très vite mon aile et je me jette dans la pente, planant dans la vallée tessinoise de Bellinzona, sans même le savoir. À passer nos journées à changer de vallées, à sauter des crêtes, on ne sait plus vraiment où l'on se trouve. Une journée de dingue, je me pose à 20h55, juste avant l'heure limite. Encore un vol exceptionnel pour moi mais qui posera beaucoup de pilotes, malheureusement : à présent bien placé, j'ai attrapé le top 10 et j'en suis ravi ! Maintenant, il ne faut pas faire d'erreur pour y rester, et la route est encore longue.

11 juillet - Diên Biên Phu

Début de journée cool : on enchaîne de grosses journées à un rythme effréné depuis le départ, je monte au décollage au-dessus de Bellinzona sur un petit rythme. Je prends le temps de me poser, me concentrer. Antoine n'est pas loin, Aaron Durogati et Gaspard Petiot sont quelques kilomètres devant sur un plan de vol plutôt identique au nôtre. Un voile arrive et cache le soleil... Aïe, la journée s'annonce une nouvelle fois pas facile. Je décolle et tombe vite dans la stabilité, rejoignant Antoine sur une petite arrête face à la brise où nous nous maintenons sans remonter. J'en ai vite assez et je pars devant. J'aime ces petites conditions et concentré, je surfe pendant 40 km, bas, exploitant tout ce que je trouve. Après deux heures de ce combat, un thermique me permet de percer la couche et me propulse à 3600 m. Perché là-haut... je me retrouve aussitôt bloqué dans le vent ! Obligé de tirer des bords d'un côté à l'autre de la vallée pour pouvoir avancer dans des conditions monstrueuses qui font peur. L'énorme fermeture que j'attendais arrive d'un coup et je dois faire 3 décrochages pour faire revoler ma voile. Dans ma tête, je reste concentré et déterminé : c'est un combat avec les conditions. J'arrive au col de Novena, bloqué à nouveau, ma voile ferme dans tous les sens. Je décide de me poser sur la route pour franchir le col à pied. Avec Paul - mon troisième assistant -, on se dépêche et je monte taquet pensant redécoller de l'autre versant. Un fort vent souffle, les thermiques sont surpuissants... Antoine passe en vol devant nous, la voile dans tous les sens, c'est flippant. Il disparaît puis réapparaît en vrac, plus loin. J'ai peur

de décoller, temporeise un peu, mange un bout en espérant pouvoir sortir de cette vallée en volant. Montée sur les pentes au-dessus de la route avec Pierrot qui me prépare ma voile dans le vent fort qui vient dans tous les sens, c'est juste affolant. Je déconnecte le cerveau, je m'élance. Et là, je regrette... Je me fais descendre, monter, balloter dans tous les sens au milieu des arbres et des lignes électriques. Mais j'arrive à avancer pour sortir de cet enfer. Soudain, je subis une frontale/détente et je passe à côté de mon bord d'attaque à 300 m/sol... J'ai peur de mourir ici comme un con, pour rien, pour éviter 20 km de marche. Mais j'arrive à rester maître de moi. Chaque mètre gagné me rapproche de la sortie. Je regarde la poignée de mon secours... Ma voile ne vole plus, sous le vent de la brise du Furkapass. Ouf ! Je sors enfin de la machine à laver ! Je refais une grosse frontale puis m'échappe, poussé dans 40 km de vent. Plus envie d'être en l'air, je préfère marcher et je glisse le plus loin possible pour poser après Munster, en marche arrière. Je souffle, content d'être vivant.

S'ensuivent 20 km de course à pied pour descendre la vallée et une bonne pizza pour décompresser. Tout le monde dans l'équipe est choqué. J'étais en visuel et ils savent que je suis passé très près de la correctionnelle.

J'apprends que deux pilotes sont à l'hôpital, que Tom de Dorlodot en fait partie (ndlr : l'autre était Toma Cocone) et je suis vraiment inquiet pour lui. Les conditions étaient vraiment fortes aujourd'hui... J'espère que sa blessure n'est pas grave. Quoique puissent penser certaines personnes, un fort lien se crée entre certains pilotes pendant cette aventure et de savoir ton pote par terre est insupportable. D'autres ont abandonné après avoir appris que deux pilotes étaient à l'hôpital. Un choix complètement respectable, encore plus quand on sait de quoi on parle.

12 juillet - Fuite en avant

Je repars une nouvelle fois à bloc avec l'envie de recoller Antoine, Aaron et Gaspard devant moi. Je cours un marathon en 4 heures, enchaîne 1000 m de dénivelé et décolle quelques minutes après les gars. Mais je ne suis pas bien en l'air... J'ai peur, encore sous le choc de mon vol d'hier. Tonio le cameraman (ndlr : c'est Antoine Boisselier) qui me suit dans cette aventure vole avec moi, et ça me rassure. On tourne la balise du Cervin où deux options s'offrent à moi : prendre la face sud ou continuer sur la face nord. Flippé par la face nord et pas bien dans ma tête, je subis une sorte de fuite en avant : aucune envie de me retrouver dans le vent à Martigny ! Je traverse donc dans la face sud, je me retrouve bloqué dans le

vent et me pose dans un col... Et là, c'est le point de rupture psychologique... Rien ne va plus, tout s'écroule, je m'épuise et tout ce que je tente est un échec : je marche énérvé, monte, descends... Je ne suis plus lucide, tout simplement. En escalade, je bascule derrière un col... Le vent est fort mais je veux tellement rattraper mon retard que j'essaie de décoller... Je me fais traîner, j'arrive à m'extraire de ma sellette en restant un moment pris par les pieds, mais là, ma voile s'envole et s'éclate contre les rochers, 20 mètres au-dessus. Le biorythme est au plus bas... Je décide de me calmer et vu l'état de ma voile, je pense que la course est terminée. L'aile est explosée, vraiment dans un sale état, je suis obligé de descendre à pied pour rejoindre mon team, 2000 m plus bas. Sale moment à gérer mais il faut rebondir et trouver une solution pour rattraper notre retard.

13 juillet - Mille bornes

Le Valais, ce sera à pied, trop de vent pour tenter un vol. C'est avec Paul, mon assistant, que pendant 70 km, nous traverserons cet endroit maudit pour moi. À 17 h, j'arrive au col de la Forclaz et décolle. Un petit soaring me permet de rejoindre Chamonix en volant. Énorme satisfaction d'être enfin en France, mais la route est longue encore jusqu'à Monaco. Je me repose. Demain, je pourrai re-voler avec la bête et décollerai du Brévent vers 10 heures. Je le redis : un pilote sans équipe n'est rien. Pendant que je dors, James et Pierrot me réparent tout l'équipement.

14 au 15 juillet - Fête nationale

Ambiance tranquille ce matin, je monte comme un ancien au décollage de Chamonix. Objectif, Annecy : décollage vers 11 h, plafond, et vol tout droit jusqu'à Annecy ! D'autres pilotes me rejoignent, les kilomètres sont avalés. Repose rapide à Planfait, dernière balise avant Monaco ! Signature sur le tableau de course et nous voilà repartis. Mon choix est de passer par les hauts reliefs. Je m'engage dans la vallée de la Tarentaise et passe le col de la Madeleine en vol. Malheureusement, la stabilité me pose en fond de vallée à Saint-Michel-de-Maurienne. J'ai activé mon « night-pass » : je vais pouvoir grimper le Galibier cette nuit et partir du col le matin. C'est un très bon départ en vue. Mais la nuit est plutôt compliquée pour moi, je n'avance pas, dors 1 h 30 au milieu de la nuit avant d'arriver au col à 7 heures du matin. Juste le temps d'avalier un café, manger et monter au décollage. La fatigue se fait vraiment sentir... Mais je connais l'endroit, je sais que Monaco n'est plus si loin et

je m'élançai à 10h30 pour rejoindre les faces Est des Écrins. Le début de vol est vraiment sympa dans de petites conditions, puis les thermiques nous propulsent vite au-delà de 3000 m : ça y est, la journée est lancée. En l'air, je me sens bien et passe en mode « avion de chasse », volant à 35 km/h de moyenne. On descend les faces Est des Écrins et je choisis de rentrer dans la vallée de l'Ubaye par les Orres. Connaissant bien la zone, je remonte au vent du Guillaume et glisse sur les Orres. Passage par la crête du Parpaillon, et me voilà chez moi ! Je survole la vallée de Barcelonnette, m'accorde un petit top-landing pour dire bonjour à mes amis moniteurs en train de tourner du biplace. Je redécoule et accompagné de mon ami Bubul, nous planons en direction de la vallée de la Tinée. Les premiers kilomètres sont justes géniaux. Des confluences, des rues de cumus faciles près d'Isola, jusqu'à ce que la brise de mer arrive et nous complique l'avancée. Je pose finalement sur la route près de Clans, à une quarantaine de kilomètres de Monaco.

16 juillet, Goal!

Je pars à 5 heures, pour 40 km de goudron. Je les avale plutôt facilement, sur un petit rythme. La mer est en vue au loin, son bleu azur nous fait mal aux yeux. Le maquis monégasque réserve encore quelques difficultés et vers 14 h, j'aperçois enfin le décollage de Peille. Un sentiment étrange s'empare de moi : une satisfaction du travail accompli, mêlée d'une frustration d'avoir fait tant d'erreurs stupides mais formatrices. En tout cas, content d'avoir bouclé cette incroyable aventure, je me classe 11^e en 11 jours de course sur 33 participants.

Un long périple, une belle aventure avec ses joies et ses embûches, et qui finalement se termine plutôt bien. Je pense avoir énormément appris techniquement pendant cette X-Alps. Beaucoup sur moi-même aussi. J'ai encore beaucoup de lacunes en vol pour pouvoir disputer la tête de course. Physiquement, je suis content de ma préparation, même si je peux encore l'améliorer.

À l'avenir, je prendrai plus de temps à réfléchir, j'essayerai de moins m'enflammer, moins dépenser d'énergie inutilement. Je devrai encore progresser dans le vent et mieux me placer dans la masse d'air. Ce sont d'intéressants axes de travail en tout cas pour les compétitions à venir.

Il est encore un peu tôt pour dire si je referai un jour une X-Alps mais cette course m'a vraiment inspiré et com-



Montée à bloc au décollage pour le Cervin, avant une journée qui s'avérera bien difficile...

blé. Elle porte bien sa réputation de course extrême, j'ai dû puiser au fond de moi-même. Dur de dire de suite si l'envie d'en refaire une reviendra mais disons, sûrement, c'est bien parti pour.

Je ne sais comment remercier mes coéquipiers sans qui l'aventure n'aurait pas été possible. Oui, l'athlète est souvent mis en avant par des efforts de communication démesurés... Mais ce sont bien les coéquipiers, ces hommes de l'ombre discrets, qui rendent une performance réalisable.

Je tiens également à remercier ma famille, mes proches et bien sûr mes sponsors, qui m'ont soutenu tout au long de cette belle aventure.

Nelson de Freyman remercie Alixa et Ozone Gliders, Kortel Design, Flamme Alpes Sud, X-Bionic, Sketchers Performance Division, Bv Sport, Black Diamond, Icaro, Shelter. Ses assistants étaient Pierre Damiens, Paul Blatter, Jérémie Verbiste.

Arrivée au décollage de Peille, Monaco. La fin de course s'est faite plus tranquillement, en l'appréciant.





Antoine en début de course, la sellette est une Kortel Design Kolibri Pro.



Vous avez sûrement suivi la X-Alps sur votre ordi... Ça paraît facile... Cervin, Chamonix, Galibier et hop, Monaco! Les pilotes sont presque des géants qui franchissent les montagnes en marchant. Voici le récit d'Antoine Girard, 3^e en 2013, 4^e en 2015, cela devrait re-caler les choses pour un bon moment... On précise qu'Antoine est un grand Monsieur de la montagne, avec ouvertures de voies en Himalaya et qu'il n'a pas réputation d'avoir froid aux yeux. Paroles d'expert.

Montée raide sur les flancs du Piz Varuna, 6^e jour, pour une arrivée au déco à 10 heures du matin.



Le récit d'Antoine Girard

Les conditions de cette X-Alps 2015 ont été particulièrement difficiles en vol : du beau temps, la canicule, mais du vent fort. Hormis le tout premier jour, il y eut toujours un moment de la journée où il était difficile, voire impossible de voler, à cause du vent ou de la pluie.

Pour faire un premier bilan de cette édition, on peut dire que le niveau moyen des pilotes s'est envolé! Chacun engage aussi toujours plus, mais on peut se demander où sont les limites? Pour rester dans la course, le niveau d'exposition est très, trop élevé. Cette année, nous avons eu le malheur de voir Toma Cocone et Tom de Dorlodot sortir de la course pour cause de blessures (bras, visage pour Toma et cheville pour Tom) et un pilote-photographe qui se tue vers le Mont-Blanc.

À l'arrivée, un pilote comme Honza Rejmanek (5 participations) annonce ne plus vouloir revenir car tout devient trop engagé... On est tous en droit, et c'est même un devoir, de se poser des questions sur notre prise de risques.

Que fait l'organisation dans tout ça? Beaucoup de choses contradictoires, le discours tenu est qu'il faut prendre un minimum de risques, faire attention, rester cool, etc. Mais d'un autre côté, les pilotes ont dû faire une première grève pour obtenir une balise SPOT de sécurité, que l'on a fini par se payer! Le président de mon club m'a donné une image que je trouve juste, la X-Alps devient un jeu de cirque avec une fosse aux lions et des gladiateurs. De plus, il est sûr que pour un novice, on ne peut pas se rendre compte de ce qui se passe derrière son PC... Il faut avoir de bonnes connaissances pour comprendre la réalité, analyser des éléments comme les vitesses, les varios, etc.

Voici un petit résumé de mon vécu de la X-Alps.

Jour 1 : 5 juillet. Soleil de plomb et stabilité pour monter au Gaisberg, j'utilise 2 litres d'eau pendant les 800 m de dénivelé, juste pour me les verser sur la tête et ne pas trop monter en chaleur. Au déco, tout le monde temporise, le temps que la stabilité disparaisse un peu. De nombreux fusibles sont envoyés par l'organisation, jusqu'à ce qu'un pilote arrive à survivre en l'air : en

10 minutes, il y a plus de 30 voiles dans le ciel et c'est parti pour un vol à fond de barreau.

Jusqu'au Dachstein, on ne relâche l'accélérateur du niveau poulie/poulie que pour enrouler. Sur une partie du parcours, on rajoute les grandes oreilles pour essayer de rester sous les TMA. Vraiment, ça va très très vite, je m'en sors bien, je fais partie des premiers à la balise.

Après le Dachstein, tout le monde part un peu partout, en plaine, au relief, etc. Je choisis une ligne pour aller chercher les reliefs en ouest qui devraient m'emmener directement à la balise suivante mais je ne passe pas un verrou, tout est à l'ombre des étalements nuageux, c'est de la survie pendant 30 minutes avant de pouvoir continuer. Les écarts se creusent, je vais finir par rejoindre la balise à pied.

Jour 2 : 6 juillet. Orage dès le matin, 6 heures, beaucoup de pluie. Montée à la balise sous des trombes d'eau. À mon arrivée, le vent est face (10 à 15 km/h) mais il pleut encore un peu. Je décide de décoller quand même. Une grosse clé dans les suspentes me retarde, difficile à défaire avec les suspentes détrempées. Dix minutes plus tard, enfin prêt, le vent passe cul et la pluie ne cesse pas : la poisse car l'aile est maintenant trempée, ce sera compliqué de décoller avec une voile si lourde.

La pluie cesse et le vent reste léger cul, certains pilotes arrivent à décoller. Un autre se prend les câbles du téléphérique et déchire sa voile, sans se faire mal. Tous se font bien brasser sous le vent du relief! Je finis par arriver à décoller dans le vent d'un rouleau, à peine libéré du sol, j'écrase l'accélérateur pour ne pas risquer la parachutale avec la voile détrempée. Première fermeture asymétrique, difficile de réouvrir la voile tellement lourde et pleine d'eau, puis seconde asymétrique qui me fait partir en autorotation suivie d'une pseudo parachutale malgré l'accélérateur, je me rapproche des arbres. Je n'arrive toujours pas à ré-ouvrir complètement l'aile mais je ne lâche jamais la position poulie/poulie pour garder de la vitesse. Grosse frontale massive qui claque bien à la réouverture, mais je ne lâcherai pas mon accélérateur! Puis tout se calme doucement pour les turbu-

lences, fin de la zone sous le vent, je commence à avoir un vent fort face à moi. Certains pilotes on eut la sagesse de partir plus bas vent de cul, juste après la zone de turbulence: je regrette mon choix avec le recul.

S'ensuit une longue marche pour changer de massif. La météo est surprenante, les nuages disparaissent pour laisser place à un soleil généreux en quelques minutes! On est pris de court, on est en fond de vallée... On choisit vite un déco mais je fais une petite insolation/déshydratation ce qui implique beaucoup plus de temps pour monter au déco. Heureusement, je suis avec Benoît mon coéquipier et Seb qui filme, ils peuvent me soutenir dans cette galère. Impossible de décoller à l'endroit prévu, le vent est complètement cul. Au final, on marche jusqu'au soir pour faire un plouf amélioré et avancer seulement de quelques kilomètres...

Jour 3 : 7 juillet. On se retrouve tout un groupe pour essayer de rejoindre Lermoos en vol. Pas facile avec le vent de face et la TMA au-dessus de la tête, je suis obligé de refaire une montée à pied au milieu du vol. La plupart des transitions de fin de vol se sont faites à 3 de finesse, face au vent de 20 km/h. Je ne m'en sors pas trop mal mais j'ai encore une trentaine de kilomètres à marcher pour rejoindre la balise. La chaleur est étouffante.

Jour 4 : 8 juillet. Tempête la nuit, quelques arbres déracinés et de la pluie! On se retrouve à la balise avec Nelson et Tom, on décide de faire un petit bout de route ensemble. On monte sur un déco à 2200 m, la pluie nous fait patienter dans un refuge autour d'une bonne boisson. De retour au déco, les conditions sont idéales, petite brise de face et plus de pluie à proximité. Le temps de sortir les voiles dans un mauvais pierrier, le vent tourne pour venir de la droite, avec des rafales à 40, voire 50 km/h! On attend là un long moment, peut-être 2 heures? On est quatre avec Benoît qui va voler avec nous. On se demande ce que l'on fait là et du côté compétition, on est maintenant au fond du classement, vers la 26^e place! Honza arrive et décolle un peu en dessous, vers 1900 m, on le prend pour un fou vu le vent que l'on a maintenant, les rafales dépassent 50 km/h! Tout se passe bien mais on est impressionnés et surtout démotivés! On se décide à descendre à pied mais le doute s'installe en moi et je décide d'aller voir le déco. En fait, les conditions en dessous ne sont pas si mal, coup de téléphone à Nelson et Tom pour leur donner les conditions et on s'envole avec Benoît pour une vingtaine de kilomètres, un peu rock and roll.



Antoine plein gaz, sur la fin d'une rapide et intense première journée de vol, entre le Dachstein et l'Allemagne.

En croisière dans les montagnes autrichiennes.

Jour 5 : 9 juillet. Décollage un poil en retard du Timmelsjoch, le col qui marque la frontière entre l'Autriche et l'Italie. Plafond à plus de 3000 m mais du vent de nord-ouest bien marqué. Sur la première crête italienne, je casse 2 suspentes de frein sur un gros vrac, je pose pour réparer, le vent est fort (30 km/h), je me fais arracher au décollage et je casse les 2/3 des suspentes de frein du côté droit sur une pierre... Je remonte en dynamique sur la crête, j'avance à 8 km/h face au vent, et impossible de prendre plus de 100 m au-dessus de la crête. Je me jette sous le vent pour aller chercher le thermique en face sud. Ça remonte mais difficile de contrôler ma voile diminuée sous le vent, je décide d'aller me remettre au vent sur la prochaine crête dès que j'ai repris un peu de gaz. Il faut ensuite jouer avec les ombres des nuages pour aller jusqu'à la Cima Brenta où je profite du posé obligatoire pour réparer la voile.

Pareil pour le retour, peu de soleil et la difficulté se situe au col du Passo del Tonale. La brise est très forte et il faut monter le plus haut possible, je trouve la bonne route qui me mène à 3800 m, le groupe me suit en léger décalage pour un vol jusqu'à l'heure limite (21 h) que je dépasse de 10 secondes... De la folie, des thermiques à + 2,5 m/s à 21 heures!

Jour 6 : 10 juillet. Je suis pointé en 4^e position avec un petit groupe, j'ai fait une belle remontée la veille avec Nelson. On est juste 1 km devant un autre groupe mené par Gaspard Petiot, positionné 400 m en dessous. Quelques pilotes accompagnateurs font les fusibles mais rien à faire, il faut attendre. Le groupe d'en dessous décolle et nous agace en le voyant au plafond, à plus de 3000 m. On décolle enfin pour zéroter 30 minutes, et finir par se jeter sur leur déco 400 m plus bas pour ressortir facilement! Plus d'une heure de perdue, personne du groupe n'a



compris pourquoi cette crête n'a pas voulu donner le moindre thermique.

La difficulté du jour est Saint-Moritz, et sa brise. Arrivée tardive pour moi au-dessus du lac, les kiteurs et les planchistes s'en donnent à cœur joie! Je ne veux pas descendre, j'ai peur du vent, juste à voir la vitesse des kiteurs avec leurs mini-voiles. Je reste au plus haut mais ça ne suffit pas, je suis obligé de passer à pied une première butte car en faire le tour avec le vent de face est impossible: je suis en dessous de 1 de finesse! Il me reste à forcer le dernier venturi du col, je colle les poulies et j'avance péniblement à 10 km/h et 2 de finesse. Petite frontale car j'essaie de m'abriter juste à la limite du « sous le vent du relief » pour éviter le vent trop fort de face le plus longtemps possible. Je passe tout juste et remonte en dynamique comme une balle de l'autre côté. Nouvelle montagne à contourner pour passer au vent, je pose et continue à pied avec la voile en corolle, dans un énorme pierrier. Évidemment, je finis par accrocher mes suspentes de frein que je casse à nouveau.... grrrr... Décollage au vent et vol facile mais dans du tout petit, puis passage à pied par un petit col pour rejoindre la Suisse.

Jour 7 : 11 juillet. Monté tardive avec ma pénalité de 3 heures pour avoir posé trop tard (10 secondes). Arrivée au déco vers 10h30 mais trop stable, je préfère continuer et avancer sur la crête. Décollage vers 12 h, plafond à plus de 3000 m mais descente rapide vers la stabilité... On se met en attente sur une crête avec Nelson, le temps que la brise et les thermiques se mettent en place: 45 minutes à zéroter à 1500 m dans du



Très beau départ, bien haut au-dessus du massif du Dachstein, 2995 m au Höher Dachstein.

dans les gorges 200 m au-dessus de la route, il y a peu de marge pour poser mais j'arrive à jouer avec les brises et à ressortir des gorges pour me remettre au vent de la Croix de Fer, entre le village de Trient et Vallorcine. La brise et le vent météo sont forts dans la vallée, 30 km/h sur les crêtes, l'avantage est que le dynamique me permet de monter à 3000 m vers le Chardonnet, premier grand sommet du massif du Mont-Blanc, puis à nouveau vers les Grands-Montets. Le vol versant Mont-Blanc est interdit, je traverse pour aller poser à 2000 m vers le Brévent, finir à pied et redécoller de l'autre côté. Glissade du soir jusqu'à Sallanches.

Jour 9 : 13 juillet. Décollage des Aravis avec Ben et Stéphane, direction Planfait, vol facile avec juste un petit posé pour temporiser sur la face Est de la Tournette car j'arrive hors cycle. On arrive tôt sur Planfait, je repars avec Denis Cortella et Benoît, je préfère éviter le Roc des Bœufs car la brise n'est pas encore active: le petit groupe part direction la dent de Cons, la brise se lève mais elle est trop faible pour tenir en face nord-ouest et trop forte pour aller en face sud... Denis et Benoît sont en survie en plaine dans une sorte de confluence, je pose sur la dent à mi-hauteur. Erreur! Vent travers cul à 15 km/h! Je suis bloqué dans une forte pente. Denis et Benoît ressortent doucement, je tente de redécoller, j'attends la rafale la plus de travers possible, je gonfle en tirant la voile vers le haut de la pente et je me jette en courant en faisant un arc de cercle. La voile se ferme du côté au vent et cravate, mais je vole en finesse 3 jusqu'à 100 m/sol et trouver cette confluence bien en avant du relief. Je ressorts à 2 000 m. Direction la Roche-Pourrie au-dessus d'Albertville quand un voile nuageux opaque met tout à l'ombre, on passe en mode survie pendant une heure. On patiente car il faut rejoindre le Grand-Arc par les faces ouest et il est encore tôt.

On rejoint le Grand-Arc où on retrouve Gaspard et Aaron qui sont juste devant, direction le col du Galibier. À partir du col, les conditions changent, le vent renforcé par la brise est surprenant. Denis nous laisse ici et on continue à quatre avec l'assistant d'Aaron. Le vent de nord-ouest se renforce encore et les thermiques sont de plus en plus hachés. Aaron nous fait un monstrueux vrac et n'en ressort qu'après trois ou quatre décrocs successifs, pendant tout le temps que sa voile est en chiffon, il monte de 300 mètres tout en se faisant décaler derrière la crête. Personnellement, après un tel vrac, je serais parti vent de cul m'abriter mais Aaron lutte contre le vent et nous rejoindra de l'autre côté de la crête. Par-

tout petit, Nelson craque et part devant mais de toute façon, rien n'évolue, il faut continuer. On se laisse dériver dans du 0 vers 1500 m pendant une bonne vingtaine de kilomètres jusqu'à l'aérodrome de Lambri. L'aérologie change, le vent s'inverse, tout indique une grosse confluence, il faut la trouver. Elle est juste au centre de la vallée, la confluence nous emmène avec Benoît à 3300 m dans du +4. On a de nouveau du vent de face assez fort (> 20 km/h). Arrivé au Passo de la Novena, le col pour rejoindre la vallée de Visp, le vent est renforcé par la brise, ça souffle à plus de 50 km/h, je recule au premier barreau et j'avance à 5 km/h au second barreau dans le maudit venturi du col. Je suis très concentré, vrac, je recasse mes suspentes de frein (j'en ai marre bordel!), il faut que j'arrête de faire des nœuds et que je change complètement les suspentes! Je décide de glisser vers les hauts reliefs pour rentrer dans la vallée de Visp plus tard mais mon équipe me conseille de sortir ici, par la face ouest. Je fais demi-tour et je me jette sur le relief choisi, mais quelle erreur! Je suis à près de 3000 m, la crête du relief en ouest est à 1 de finesse et 800 m dessous, je la passe de 15 m! Tout ça pour me retrouver sous le vent de je ne sais quoi, je ne comprends plus rien, impossible de garder la voile ouverte plus de 10 secondes, je sors du cocon pour me préparer à un impact potentiel. C'est incident de vol sur incident de vol avec le parapente sans freins droits! J'essaie tant bien que mal de garder un cap et cherche un endroit pour me poser en sécurité. Il n'y a rien de posable hors vent, je suis dans une gorge, j'essaie désespérément les deux

faces pour me mettre au vent mais rien n'y fait, je perds 2000 m en 2 minutes et je me retrouve au pied d'une énorme face avec enfin un joli atterrissage dessous. Petit thermique agréable en +0.5 pour respirer et me remettre de mes émotions, le thermique est tellement confortable que je décide de continuer le vol... Je remonte jusqu'à la crête et quand je passe la tête au-dessus de l'arête, je me rends compte que je suis complètement sous le vent, les arbres de l'autre côté sont pliés en deux! Je fuis sans réfléchir avec mon futur vent de cul, je suis trop épuisé mentalement pour essayer de lutter. Vrac au-dessus des lignes électrique et je ressorts enfin au vent! Du thermique à +2 jusqu'à 3000 m, la suite du vol se fait sans encombre jusqu'à un véritable mur de vent, juste avant Visp... J'essaie de forcer le passage mais je recule sans le second barreau de l'accélérateur, j'en ai trop vu pour aujourd'hui, je préfère aller poser sans insister au centre de la vallée pour finir à pied.

Jour 8 : 12 juillet. Décollage pas très loin de Visp, passage devant le somptueux Cervin et on coupe les reliefs direction Martigny avec Ben et Steph, suivant Aaron et Gaspard un peu devant. Il faut prendre son temps, on a du plafond (3300 m) mais on monte tout doucement. Je recolle le groupe à mi-chemin. Arrivés au niveau d'Orsières, un voile nuageux bien opaque arrête toute la convection, je pose avec Aaron tandis que Gaspard transite derrière Orsières pour se poser en altitude. Après une bonne attente, on repart affronter la brise de Martigny et le col de la Forclaz. Je force le passage en m'engageant



Quelques wing-overs et inversions pour terminer...
Le radeau de Monaco est juste en dessous

ti en milieu de la vallée de Briançon dans l'idée d'aller poser, il y trouve un thermique doux et sain pour finalement nous rejoindre, puisque nous aussi nous traversons la vallée pour chercher le dynamique. Il nous dira le soir qu'il a vu la mort en face aujourd'hui... Juste avant Briançon, on est à plus de 90 km/h bras hauts, on trouve un gros thermique au-dessus de la ville qui nous remonte à plus de 3000 m pour rejoindre facilement vent de cul l'entrée de la vallée qui monte au col de Vars. Curieusement, on ne trouve plus rien, on rejoint le col à pied.

Jour 10 : 14 juillet. Petit glide matinal mené par Gaspard et montée au Cuguret. Vol à travers la Tinée toujours aussi engagée et cyclique, je casse encore une ligne de frein au décollage sur une pierre (je suis maudit cette année! Pas une seule rupture dans tous mes marche et vol précédents), réparation rapide mais précipitée, et qui casse au premier thermique tonique! Un simple hors cycle me fait perdre presque une heure sur Gaspard et Aaron, la brise est très forte dans la vallée mais diminue dès que l'on prend de l'altitude (> 2500 m), ou que l'on s'écarte de la vallée. Mon seul objectif avec mon retard et cette chaleur étouffante est d'arriver en volant! Pas envie de marcher dans cette chaleur mais pas certain de trouver un seul atterrissage correct, le vol est technique et chaque thermique compte. Mais la seule volonté de finir la course en volant me permet de passer Aaron et Gaspard qui finissent à pied, je termine 4^e, 45 minutes seulement derrière Paul Guschlbauer. Le posé se fait vent de cul, impossible de le faire face au vent, il y a l'hélicoptère et les tentes

X-Alps qui gênent et sans ligne de frein entière, il est difficile de freiner la voile. Je m'écrase lamentablement sur le déco et je me casse un petit bout du calcaneum au passage.

Bilan ?

Au bilan de cette course, je suis un peu perplexe... Il fallait un tel engagement cette année pour voler que je me pose des questions sur le futur, autant pour moi que pour la santé des pilotes X-Alps. Comme beaucoup il me semble, sur la fin, peu importe la place, je voulais juste arriver pour en finir. D'où le fait que d'anciens pilotes de la X-Alps ont décidé de ne plus revenir... Trop d'engagement requis!

Je reste aussi amer sur l'organisation qui prend pas mal de droits et semble parfois ne réfléchir qu'avec des billets devant les yeux. Les pilotes sont une rentrée potentielle d'argent via les sponsors mais c'est quand même la première fois qu'ils doivent faire grève sur une X-Alps! Le règlement change aussi suivant les humeurs, ou comme ça arrange pour le spectacle, bref, il n'y a plus aucune règle sur lesquelles s'appuyer et encore moins sur des modifications de règles qui iraient vers le côté sportif. De mon côté, j'ai eu la chance de ne pas avoir été trop impacté - voire même aidé contrairement à d'autres -, mais quand 90 % des pilotes prennent une pénalité, l'organisation ne remet pas en question son fonctionnement! D'où les messages explosifs de Maurer qui ne sont pas restés longtemps sur le site...

Au matin du 3^e jour avant Lermoos, en attendant les conditions.

Ce n'est pas pour ça que je ne reviendrais pas sur la X-Alps mais pour moi, l'image de la course belle et sportive est bien altérée, on est plus sur une gestion de sport comme le foot, que dans celle d'un sport encore noble où l'argent n'a pas ou peu d'importance. Bon, la X-Alps reste tout de même la plus belle compétition/aventure de parapente au monde!

Mon coup de gueule, c'est juste pour dire que j'aimerais que la X-Alps le reste, la plus belle aventure parapente pour un compétiteur et que l'orientation usine à sous qu'elle est en train de prendre disparaisse pour redonner de la place au côté sportif de l'événement, et reconsidérer à nouveau les athlètes pour leur attrait sportif. ●

Un grand merci à mon équipe qui s'est relayée pour m'aider de façon directe ou indirecte, Benoit Outters pour le côté physique et vol, Pascal Gautheret pour la logistique, Pierre-Yves Alloix pour le routage, Philippe pour les news, Michel, Sam, Bernard, Julien, Denis, Déo, Christophe: merci pour votre soutien.

Un grand merci à mes partenaires qui m'ont permis de participer: Adidas, CAN travaux acrobatiques, Citroën Valence, Ozone, Kortel Design, OSV, le club des Tichodromes, la FFVL et tous ceux qui me soutiennent à titre individuel.



Photo Nicolas Hairon