

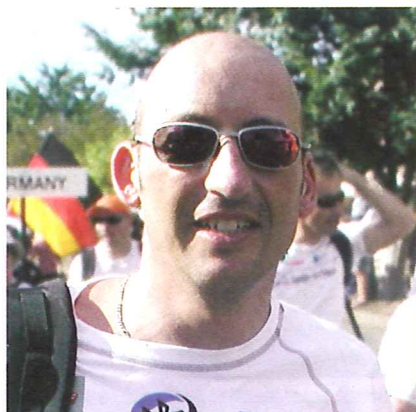
COMPÉTITION :

leçon de vol, leçon de vie...



Un journaliste de la presse spécialisée gagne à avoir une expérience de la compétition. Ici l'auteur, heureux, aux championnats de France 2007.

En plaine, en montagne, en championnat, en coupe et ce à tous les niveaux, la compétition est un grand plus dans une carrière de pilote complet. Quels peuvent être ses apports, les joies et peines qu'elle donne ? La vie quoi...



Jean-Marc Caron

Originaire de Normandie, il vole delta et parapente. Pilote de haut niveau, il est basé au Mont Myon dans l'Ain.

« Je pratique le parapente depuis 1993 et suis en Équipe de France depuis 1999. Deux fois champion de France, vice-champion de la coupe du monde 2001 et vice-champion du monde 2007 en individuel et par équipe sous une Niviuk Icepeak XP aux couleurs de la SNCF, ABAC ing., AVA sport, le CG de l'Ain et la FFVL. Plus motivé que jamais mon plaisir et ma hargne n'ont pas faibli. »

Denis Cortella

Habitué des podiums, il est bien connu pour ses fameuses sellettes. Il a été trois fois champion de France, deux fois vice-champion de France, second et troisième en coupe du monde, vice-champion du monde par équipe en Australie en 2007.

« Je suis concepteur-designer des sellettes Kortel Design, guide de haute-montagne, moniteur de ski, d'escalade et de parapente. Je trouve les gens plus agréables en haut, ils ont moins de problèmes et sont donc plus souriants... Moi aussi ! »



Maxime Bellemin

« J'ai effectué mon 1^{er} vol en 1994 et mon 500^e l'été dernier en coupe du monde en Italie. Je me considère encore comme un « espoir » ! J'ai remporté en 2007 le titre de champion de France de plaine à Piedrahita en Espagne après celui acquis en Normandie en 2006 avec mon Icepeak Niviuk. En 2008, je suis sélectionné pour entrer dans l'Équipe de France. Je crois être le second parisien après Dominique Henry à y parvenir. Je le fais avec beaucoup de fierté, de plaisir et d'ambition. Dans le civil, je suis chef d'entreprise dans une société d'informatique que j'ai créée il y a une quinzaine d'années. »

La compétition c'est d'abord voler efficacement mais forcément en groupe, chacun devenant visuellement une information pour l'autre.

VL : Comment te prépares-tu à une compétition au niveau matériel, physique et mental ?

> Jean-Marc : Pour moi, l'important est de connaître son matériel par cœur en toutes conditions, donc voler et encore voler. Afin d'évacuer les problèmes de « matos » en compétition, je m'interdis toute grosse « bidouille » dans mon équipement. Je veux avoir volé avant et essayé la modif. Mon matériel est donc réglé au préalable durant les vols d'entraînement et je peux me concentrer à 100 % sur la course. Pour mon corps d'athlète, de « Chippendale », le VTT est pas mal pour garder une bonne condition physique et mentale ! Cela permet d'une part de muscler les cuissots pour accélérer nos ailes car avec nos polaires actuelles, plutôt plates de 30 à 55 km/h, l'utilisation de l'accélérateur est constante en transition. D'autre part, le VTT muscle le mental, dans un passage difficile ou quand on enfile un sprint « tout à donf ».

> Denis : Je me prépare mal, hélas, car je n'ai pas le temps de faire ce qu'il y a de mieux ! Ce que j'aimerais au niveau du matériel c'est connaître mon aile sur le bout des doigts en fonction de mes sensibilités afin de limiter le besoin d'adaptation à une particularité de l'aile. Pour ça, il faudrait passer encore plus d'heures en l'air. Cet engagement dans la recherche sur ma Boomerang me permet de la comprendre finement et de faire vivre l'évolution du matériel et donc de l'activité en général. Stages, heures de vol, tout cela apporte une pratique cohérente et une précision des gestes nécessaires à la performance. La sellette doit être parfaitement réglée à son physique et à ses sensations, l'accélérateur adapté à sa morphologie. Au niveau du mental c'est expérimentation, ouverture d'esprit, communication, échanges avec les pilotes, disponibilité, ténacité et concession. Le mental et le physique forment un tout. Les jours de fatigue l'un soutient l'autre. Il faudrait organiser son temps pour s'entretenir physiquement, résoudre ses problèmes perso, concilier la relationnel professionnel et familial pour ressentir du soutien de la part de tous autour de son projet de compétition à haut niveau.

> Maxime : Mon sac est toujours prêt. Je recharge systématiquement mes accus de vario, GPS, radio. Je télécharge le fichier de balises. Je vais faire un tour sur des sites de cartographie pour étudier le terrain. Au fil des compétitions, je recherche toujours à améliorer un point ou un autre. Au niveau physique et mental, ma préparation est un entraînement foncier, axé sur endurance, course et VTT. Le mental est le plus important à mes yeux. C'est en travaillant ce point que j'ai fait le plus de progrès ces deux dernières années. Sur le lieu de la compétition, je m'échauffe et fais des étirements avant de décoller. A chacun de trouver sa voie, seul ou avec un coach.

Quels sont les atouts d'un gagnant potentiel en 2008 ?

> Jean-Marc : Dans ma boule de cristal, je vois une saison de compétition internationale 2008 montagnaise ! Il va falloir être sévèrement burné



cette année pour ne pas lever le pied dans la tabasse ! Le « killer » 2008 aura un mental de fer, deux neurones, deux grandes jambes musclées et une solide expérience montagnarde. Un peu comme... En fait pas comme moi. J'ai bien plus de neurones. Ma psycho m'en a trouvé au moins 5 ! Mais j'ai d'autres atouts.

> Denis : Il y a sûrement autant de vainqueurs potentiels qu'il y a de pilotes ! Un atout pour l'un est un handicap pour l'autre. Ce qui compte, c'est l'harmonie intérieure. Savoir pourquoi au fond je suis là, y prendre du plaisir et aller au bout des choses. Pour moi, celui qui gagne est celui qui a tout donné et qui ne pouvait pas faire mieux. Néanmoins, l'envie d'aller au charbon, la confiance en soi, la rigueur, la mémoire, la concentration, la lucidité et l'adaptabilité sont des qualités qui permettent à un pilote d'être un champion dans la durée. La gagne d'un jour n'a pas de sens. Ce qui compte, c'est de répéter l'exploit.

> Maxime : La première configuration est celle du vol naturel, décontracté, sans pression et uniquement pour du plaisir. Ce pilote-là est un oiseau. Il vole en toute simplicité. A haut niveau, il n'existe que quelques représentants de cette espèce. L'autre configuration est la nôtre qui sommes des « besogneux », à qui il faut du travail et de la pratique pour progresser.

Quels conseils donnerais-tu à des nouveaux compétiteurs ?

> Jean-Marc : Concernant le matériel, je leur dirais que « l'habit ne fait pas le moine ». On est plus efficace à 100 % sous une DHV 2/3 qu'à 70 % sous une voile de course. Ne pas griller les étapes, se forger une expérience de pilotage et de « vrac » avant de faire le pas. Une voile de course est un réel plaisir. Ça glisse, ça vole vite, ça réagit rapidement, ça communique mais,

Décollant en bordure du groupe à Dormillouse Olivier Miechelsen a arraché la manche. Un anneau agrippant les suspentes il a dû finalement poser. Rester calme au décollage...

lorsque ça papillote, il faut réagir vite et avoir les bons gestes. Dans l'esprit, la compétition est un très bon moyen de progresser en toute sécurité. Les directeurs d'épreuves connaissent leurs sites de vol et les coins à éviter. Cela permet de découvrir différentes aérologies et milieux de vol, de partager ses expériences et de faire avancer son niveau technique et d'engagement.

> Denis : Il ne suffit pas de participer à une compète pour être compétiteur. Dans notre activité, la compétition est un outil de progression. C'est le meilleur stage cross semi-organisé qui existe, avec parcours tracé, cheminements matérialisés, etc. Après le vol, les débriefings et échanges sont spontanés autour d'un coup à boire. Devenir compétiteur arrive dans un 2^e temps. C'est une réflexion puis un engagement que l'on prend avec des étapes à franchir. Il est alors nécessaire de se rapprocher des structures fédérales, des écoles et des pilotes d'expérience pour définir ensemble ses axes de progression. Y aller avec une extrême douceur, bien se connaître, ne pas vouloir ressembler au voisin mais juste s'en inspirer. La sanction est parfois très lourde si on dépasse ses capacités.

> Maxime : D'abord venir en compète pour se faire plaisir, partager sa passion, chercher à progresser. La compétition c'est aussi une école d'humilité. Le premier objectif que je pourrais recommander à un nouveau serait d'évacuer la pression du chronomètre et de rechercher à d'abord boucler ses manches. Franchir la ligne d'arrivée est une joie immense la première fois

LA COMPÉTITION : *leçon de vol, leçon de vie...*

qu'on y arrive, quel que soit le temps pris pour cela. Et cette joie se renouvelle à chaque fois qu'on y parvient.

La compète c'est une démarche individuelle pure ? Collective ?

> **Jean-Marc** : Le circuit coupe du monde et le championnat de France sont des compétitions au classement purement individuel. Chacun de nous vole vers ses objectifs fixés, podium, classement, ranking. En championnat de FAI, d'Europe et du monde, c'est différent. En début de compétition, chacun part sur un objectif personnel avec en mire le podium. Au fil des manches, un classement s'établit et les chances de médaille individuelle s'envolent. Il ne reste alors plus qu'un objectif : l'équipe. Une stratégie collective est mise en place. La motivation de chacun reste extrême. J'aime ce côté « équipe » des compétitions FAI. La pression est plus intense mais on se sent plus fort.

> **Denis** : On ne fait pas les choses par hasard. Chaque compétiteur a sa propre recherche, son but au travers de la compétition. Les pilotes diffèrent souvent au niveau de leurs motivations profondes. A l'origine pour moi, c'est une démarche individuelle pure. Je veux satisfaire un besoin de reconnaissance sociale, un besoin de perfection dans un domaine, un besoin d'engagement physique et mental. Mais ce qui m'intéresse aujourd'hui est de créer des transferts entre ce que j'ai appris en l'air et ma vie quotidienne, professionnelle comme privée. On dit souvent que les pilotes volent comme ils sont au sol, impulsifs, posés, téméraires, défensifs. Je crois aussi que les progrès faits en l'air font avancer sur terre. Et comme j'ai beaucoup de progrès à faire là-haut, j'espère beaucoup progresser ici bas ! Le collectif est un outil de progression qui me nourrit : je donne, je transmets. En échange, je reçois l'ouverture d'esprit, la motivation, le soutien, l'énergie collective et, bien sûr, les riches expériences à côté desquelles je suis passé.

> **Maxime** : C'est d'abord une démarche individuelle qui ne peut se pratiquer sans les autres ! Il est donc nécessaire de respecter ses camarades de jeu tout comme il est bon de chercher à comprendre le ressort de la performance des meilleurs compétiteurs. La compétition est aussi un partage d'une même passion. A chacun d'en choisir le mode, au niveau des copains, du club, de la ligue, par du co-voiturage, des briefings, des soirées, des entraînements, peu importe la forme. Pour les marques également, la compétition est une extraordinaire source d'échanges d'informations.

Comment choisis-tu ton moment de décollage ?

> **Jean-Marc** : Je décolle plutôt dans les premiers, dès l'ouverture de la « fenêtre ». Je n'aime pas jouer des coudes pour rejoindre le déco et puis ça a le triple avantage d'avoir du temps pour bien se placer au start, de tester la masse d'air et de bien se concentrer sur la manche.

> **Denis** : J'ai appris à être très vite dans le bain et j'aime bien l'urgence ! En conditions standard,

je calcule le temps qu'il me faut pour être au start à l'heure et mentalement prêt. Si les conditions sont marginales, je liste les évolutions probables et fais appel aux expériences vécues pour mettre en place une stratégie. En fait, je ne décolle que si ça tient et que j'en suis sûr. Je n'aime pas faire le fusible. Un jeune compétiteur doit faire ça quitte à attendre une heure en l'air.

> **Maxime** : Je n'aimais pas trop l'attente en l'air avant le start. Maintenant je suis content de me mettre en l'air, de tester la masse d'air et de monter tranquillement au plafond. Donc je décolle de plus en plus tôt, dès que ça tient en fait.

Quelles tactiques et stratégies pratiques-tu en vol ?

> **Jean-Marc** : Ma tactique ? Ne pas faire de bruit, être toujours là ! Il ne reste plus qu'à surprendre. En gros, je me colle dans le peloton, en haut de préférence, puis, vers le dernier quart de la course, je me glisse dans l'échappée qui me paraît avoir un billet pour le but. Enfin, reste à s'échapper de l'échappée. Ce n'est pas le plus facile car ce groupe de tête est loin d'être le plus mauvais. C'est un peu la même stratégie qu'une étape de tour de France cycliste.

> **Denis** : Si je n'en avais qu'une, je ne serais performant que dans un style de vol ! Mon objectif est d'en maîtriser le plus possible et de les adapter à la situation. Néanmoins, je préfère attaquer quand c'est facile et être prudent quand c'est dur. La plupart des courses se jouent de toutes façons dans les derniers 20 km. Le plus ardu est de ne pas chercher à inventer l'eau chaude. Sur une compétition de plusieurs jours, mieux vaut ne pas tenter de gagner de manches, car c'est alors que l'on prend le risque de tout perdre.

Ici, le décollage très encombré de Cornizzolo. Les meilleurs partent souvent dès que ça tient, histoire de se mettre dans le vol.



> **Maxime** : Ma tendance naturelle est d'aller de l'avant et de gérer mon vol en solitaire. Toute ma démarche actuelle repose sur une meilleure collaboration avec les autres pilotes et sur la gestion des temps de vol. Je dois enrichir ma panoplie de tactiques et stratégies pour être capable de sélectionner la bonne au bon moment de la course. Le but est d'être régulier à haut niveau en toutes conditions. Pour cela, il faut en permanence anticiper puis s'adapter et recommencer.

Parle-nous des rythmes et des phases de vol.

> **Jean-Marc** : Les conditions thermiques évoluent tout le long de la manche et diffèrent selon le type de terrain que l'on survole. Ajoute un peloton et des échappées et tu comprendras que des changements de rythmes deviennent une évidence. L'important est de détecter et de s'adapter rapidement aux différents rythmes du groupe pendant la course. Calmer son ardeur et bien se positionner dans la grappe plutôt que partir tête baissée devant tout le monde, genre « I'm the king of the World... ». Euphorie éphémère et t'es vite rebaptisé « lièvre » ! Seuls les surdoués peuvent se permettre ces escapades. A contrario, adapter un rythme de vol trop lent, trop sur la défensive, fait qu'un retard s'accumule à chaque transition et que tu risques de perdre le rythme de la course. Outre les variations pendant une manche, on peut différencier deux grands types de rythmes, plaine et montagne. L'un plutôt axé sur la recherche de hauteur pour voler loin tout en cheminant au nuage, plus fin, plus féminin. L'autre plutôt sur le gain à prendre pour rejoindre telle ou telle crête au second barreau, plus bestial ! Les phases de montée et de transition découlent finalement du type de rythme.

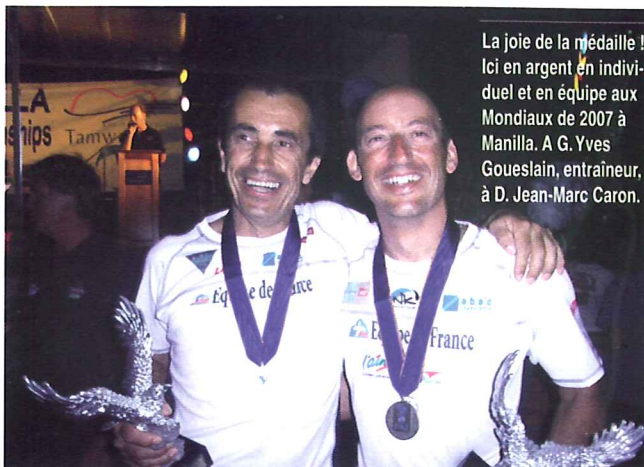
> **Denis** : En PWC, le niveau des pilotes est très homogène. Nous savons adapter le rythme du vol à la masse d'air, prudence et vol de groupe

dès que c'est dur, voire parfois attendre des pilotes afin de se donner plus de chance pour boucler. Faire demi-tour est une qualité rare chez les compétiteurs. La difficulté réside essentiellement dans la capacité à anticiper les rythmes grâce à la bonne lecture du ciel et du relief et bien sûr de savoir adapter sa tactique et sa technique de pilotage. C'est dans les changements de rythme qu'il y a le plus de temps à perdre ou à gagner. Les neurones doivent mouliner et se tenir prêts. Pour ça il faut mettre à profit les phases de vol en mode « automatique » pour observer, analyser et prendre une décision bien avant d'être confronté à la situation future. Pendant la montée en thermique par exemple on doit être capable d'envisager la suite des événements. Le pilotage, le remplacement doivent être un réflexe.

> Maxime : Rester au plafond sous un cumulus, avancer avec la grappe, c'est assez facile. Se mettre debout sur son accélérateur sur des kilomètres de crête, c'est simple. Le plus dur est de savoir déterminer les moments-clés au cours desquels il faut adapter son rythme de vol. Ce qui est encore plus difficile pour moi c'est, après analyse, d'avoir la lucidité, le calme et l'intelligence nécessaires pour tirer le frein à main au bon moment. Il y a trois phases de vol : le start, le corps de la manche et la rentrée au but. La première et la dernière phase sont des périodes de calcul intense et nos instruments nous assistent pour ça. Le corps de la manche est moins calculé, plus ressenti, fait de thermiques et de transitions donc de choix. Au-delà du classique thermique-transition, j'ai l'impression que l'alternative cheminement/temporisation est plus essentielle pour construire son vol.

Que retires-tu de la compétition à part les lots et les coupes ?

> Jean-Marc : J'en retire le plaisir à voler avec les meilleurs mondiaux sur les sites de vol les plus prestigieux de la planète. Mon statut particulier dans l'entreprise me permet de m'entraîner et de participer aux compétitions, de rencontrer d'autres sportifs de haut niveau et de faire découvrir le parapente aux différents séminaires



La joie de la médaille ! Ici en argent en individuel et en équipe aux Mondiaux de 2007 à Manilla. A.G. Yves Goueslain, entraîneur, à D. Jean-Marc Caron.

SNCF et lors d'invitations diverses. Cette année, je vole comme en 2007 aux couleurs de l'entreprise « ABAC Ingénierie » de Pierre Bayon. Avec en 2008 un team de « jeunes loups » pour pousser le barreau : Erwan Didrich, Simon Isennhuth, Benoît Bayon et moi-même, le « mouton pour ces loups » ! Je résiste au temps qui passe. Ma motivation première est le plaisir de voler.

> Denis : Des voyages, des rencontres, des échanges, des paysages et surtout des transferts de compétence au quotidien. La satisfaction d'avoir maîtrisé une activité assez près de la perfection. Être capable de lire l'air pourtant invisible et d'anticiper son évolution au long du jour, un peu comme si on pouvait voir le futur.

> Maxime : L'approche de la compétition est un peu comme une voie initiatique. Les résultats affichés ne sont pas forcément le plus important. Ce qui compte c'est d'une part la réflexion et la construction personnelle que je peux bâtir pour être meilleur, d'autre part le sentiment d'être en harmonie avec mon environnement lorsque je vole bien. J'en retire aussi de la fierté car je représente maintenant mon pays à l'étranger. Ça compte pour moi.

Des déceptions et des leçons tirées ?

> Jean-Marc : Des déceptions en parapente j'en ai à la pelle ! Cela fait partie du jeu de la compétition. Il faut surtout être assez étanche pour ne pas polluer l'équipe et ses petits camarades. La manche ne s'arrête pas les deux pieds posés au sol. La course défile dans la tête tard le soir et certaines fois durant des années. Les passages clés et les erreurs ressurgissent. La leçon arrive, parfois au pluriel. Au terme des manches, survient la déception ou la joie, contrôlée pour quelques pilotes, explosive pour d'autres !

> Denis : Je n'apprécie pas tellement de répéter des erreurs et pourtant... Qui fait le malin tombe dans le ravin ! Toutes ces émotions où je me suis cru plus futé que le voisin et où je me suis retrouvé comme un gland ! Ce sont les mêmes leçons que celles de la vie quotidienne.

> Maxime : Je suis compétiteur dans l'âme. J'adore gagner. Lorsque cette volonté de gagner prend le

dessus, elle peut m'amener à de mauvaises décisions ou à avoir de grosses boules lorsque je foire une manche. Nous volons pour notre plaisir. Lorsque nous prenons du plaisir à voler, nous volons bien.

Une joie, un moment rare à raconter ?

> Jean-Marc : Ma plus grosse surprise et joie a été l'accueil à la sortie du TGV sur les quais de la gare de Bourg-en-Bresse en 2000, suite à mon titre de champion de France. J'ai été reçu en fanfare par mes amis, ma p'tite famille, les potes parapentistes, les collègues de travail, les chefs, le député maire et les journalistes ! Pour la première fois de ma

vie, à l'exception de ma naissance au yeux de ma maman, j'étais accueilli comme une star ! Un peu comme Loana à sa sortie du « Loft », m'enfin avec moins de monde tout de même. J'avais moins d'arguments ! Un grand moment aussi dans ma vie de sportif est ma double médaille d'argent au championnat du monde 2007. Quelle joie partagée avec Yves Goueslain, entraîneur de l'équipe de France, et les pilotes sur le podium ! Et je ne te parle pas de mon retour sur le Mont Myon. Il en porte encore les traces !

> Maxime : Mes souvenirs de compétition sont plutôt tous bons. J'ai remporté la première manche de ma vie sans le savoir. C'était en Colombie. J'avais pris une option personnelle aux deux-tiers du parcours qui m'avait isolé du reste de la grappe. En me rapprochant de la dernière balise et du but, je vois pas mal de voiles qui ne semblent pas avancer bien vite. Je me dis alors qu'ils sont restés en l'air pour finir tranquillement leur vol et que je suis bien à la bourre pour boucler. Je finis alors à bloc pour me diriger au plus vite vers le pré où sont situées les tentes de l'organisation. Mais la ligne est au-delà, dans le champ de cannes. Je la passe à 15 m/sol, pas très fier. C'est après être revenu vers les tentes de l'organisation que tout le monde me félicite. J'avais grillé tout le monde dans le final ! Sinon, j'aime beaucoup les rencontres avec les oiseaux et, en compétition, ils sont souvent de précieux indicateurs. En septembre dernier, à la Cerdagne avec le groupe de tête d'une manche de A, nous étions plume dans plume avec des vautours venus jouer avec nous le long d'une dizaine de kilomètres de falaises. Cette course avec les oiseaux, Simon et Jérémie, restera un moment inoubliable !

> Denis : J'ai envie d'évoquer une course mémorable en Sierra Nevada, sans heure-limite de poser. Le soleil se couche pendant le planer final après 190 km de parcours. On ne pouvait pas faire mieux ! J'ai eu droit à quelques vols où le plaisir résidait dans la sensation profonde d'être en phase : moi, l'air, la course. Pas de sentiment de supériorité. Juste la certitude d'être concentré, lucide et cette rare impression d'être au bon endroit au bon moment, avec en plus la réussite. Dans ces cas-là, on n'a même pas besoin de gagner, la satisfaction est intérieure. ☘



La maîtrise du matériel et des outils est évidemment un pré-requis absolu pour réussir en compétition.