



Interview

Qu'est-ce qu'il a de cool en speedriding pour un para ?

Le speedriding consiste à utiliser une voile pour skier et survoler des domaines enneigés selon son inspiration. Ces trois ou quatre dernières années, cette discipline, qui était plutôt sauvage, a connu un essor important impliquant un large développement du matériel, de la technique et de l'enseignement. Chaque hiver, l'équipe Babylon pratique et inculque le speedriding à Valfréjus. Fred Fugen nous dévoile sa vision sur le sujet, tout en faisant le lien avec le parachutisme.

Interview de Fred Fugen

Ci-dessus : Entre glisse et vol, selon le choix de la pente, le speedriding est une discipline qui se pratique à différents niveaux, ici sur le site de Valfréjus.
Photo Gaël Tanguy

ParaMag : Que faites-vous à Valfréjus ?

Fred Fugen : Cela fait maintenant cinq ans que Babylon vient ici à Valfréjus, en Savoie dans la vallée de la Maurienne, pour le fun et dans le but de faire uniquement du speedriding. On y passe tout le mois de janvier et on profite des excellentes conditions de la station ainsi que de l'existence de l'école de speedriding Ataka fondée en 2006 par Frank Coupat. Le speedriding fait partie de la Fédération Française de Vol Libre.

Frank y est formateur et il a maintenant des moniteurs qui travaillent pour lui. Vincent Reffet et moi avons passé notre qualif' moniteur au début de l'hiver. L'école Ataka s'est largement développée et on peut maintenant donner un coup

de main à Frank en faisant officiellement de l'encadrement.

Valfréjus, c'est ma station depuis treize ans. J'y ai beaucoup skié, volé en parapente avec Franck qui fut mon moniteur et fait du BASE de parapente également. En 2001, Benji Reffet, Arnaud Fletcher et moi avons fait les premiers vols à Valfréjus avec des voiles Springo en configuration de ce qui allait s'appeler le speedriding quelques années plus tard. Parallèlement, des parapentistes comme Val Montant avaient réalisé des vols avec des ailes de kites et des premiers protos se présentant comme des petites voiles de parapente. En 2003-2004, autour de Babylon qui venait chaque saison à Valfréjus, le groupe de speedriders s'est étoffé avec des gens venant du milieu parapente, du ski, du kite surf et du parachutisme. On a invité pas mal de potes à Valfréjus pour leur faire découvrir et leur apprendre le speedriding. Cette discipline s'est maintenant institutionnalisée et Babylon a ses moniteurs officiels au sein de l'école Ataka.

Le speedriding peut-il être complémentaire au parachutisme ?

Ça l'est, oui. Mon idée est de développer le speedriding comme formation de pilotage sous voile en parachutisme,



Rendez-vous sur le site www.babylon-freefly.com pour les infos concernant les stages de speedriding à venir, ou aussi www.ecole-speedriding.com (Ecole Ataka)

un peu comme la soufflerie contribue à développer la technique de chute. En période hivernale, le speedriding peut donc être une pratique qui permet au parachutiste de développer sa technique en matière de pilotage sous voile. Si le speedriding fut principalement découvert par des parachutistes qui utilisaient leur voile de chute, les parapentistes se sont vite intéressés à la discipline. Ils ont largement contribué à son développement en y apportant leur technique de vol affûtée. Ce transfert de savoir, sur des voiles de speedriding qui se rapprochent davantage de celles utilisées en parachutisme, est donc une source d'enseignement et de développement pour les parachutistes en matière de pilotage sous voile, et cela pour tous les niveaux, du débutant au confirmé. Quand on observe les parapentistes et les speedriders, on réalise que les habitudes parachutistes ne sont pas forcément les bonnes et que certaines attitudes sous voile peuvent être améliorées telles que celles relatives à la tenue dans le harnais, le placement des mains ou la maîtrise de la voile.

Les parapentistes ont des techniques très affûtées, surtout les moniteurs qui enseignent le speedriding au sein de l'école Ataka qui sont tous des parapentistes acrobatiques. Un parachutiste n'imagine pas à quel point on peut apprendre à leur contact et par l'intermédiaire du speedriding qui améliore la technique et l'attitude sous voile, au profit d'un meilleur comportement avec une aile de parachutisme. Le speedriding ne consiste pas seulement à vouloir décoller, voler en swoopant la neige et se poser quelques centaines de mètres plus bas en glissant. C'est avant tout une connaissance de la technique de vol sous voile, avec tout l'apprentissage en amont. Une fois que la technique est acquise, on peut alors envisager de vraies traces de speedriding, et un parachutiste deviendra par la même occasion un meilleur pilote sous voile.

On imagine aisément qu'un parachutiste expérimenté puisse être à l'aise rapidement en configuration de speedriding. Mais est-ce vraiment le cas pour un débutant ?

A Valfréjus, vu le profil du versant, si tu décolles et que tu vas tout droit vers l'aire d'atterrissage, tu es éloigné de la pente avec deux ou trois centaines de mètres sous les skis. Le suivi du relief n'est donc pas une situation obligatoire et un speedrider débutant peut, rapidement après le décollage, se trouver sous voile à une certaine altitude et ainsi développer une phase



Point d'ancrage au niveau des hanches, surface plus petite, gonflage rapide, telles sont les caractéristiques les plus visibles des voiles de speedriding. Photo Babylon

de son apprentissage pour laquelle il a besoin d'une certaine marge avec le sol.

Puis, progressivement, il apprendra à descendre un peu plus pour venir jouer avec la neige. Pour développer sa technique de vol, l'avantage en speedriding est qu'un jeune parachutiste utilise une voile de surface inférieure à celle qu'on lui attribue en saut d'avion. Par exemple, un élève PAC saute généralement avec une voile de 210 à 240 pieds carrés. En speedriding, la même personne utilisera une voile de 14 ou 15 m², c'est à dire environ 150 ou 160 pieds carrés. Pour être plus précis, une personne de 70 kg débute en speedriding avec une 13 m² (environ 140 pieds carrés).

Quelle est la différence entre une voile de chute et une voile de speedriding ?

La différence majeure est le gonflage. Les voiles de chute ne sont pas faites pour se mettre en pression en étant emmenée dans la pente. Elles sont conçues pour s'ouvrir avec une importante vitesse verticale en étant temporisée par un glisseur. Les voiles de speedriding sont fabriquées par des constructeurs de parapente avec une technologie parapente. Elles sont donc conçues pour se gonfler rapidement. Il suffit de glisser sur deux ou trois mètres avec les skis pour avoir la voile gonflée au-dessus de soi. C'est un gain de temps et un point essentiel optimisant la sécurité au

moment du décollage qui représente toujours le point délicat, que ce soit en parapente ou en speedriding.

Les voiles de speedriding sont également conçues pour bien se comporter dans les turbulences et à basse vitesse quand le speedrider glisse sur la neige, contrairement aux voiles de chute à cause de leur bord d'attaque partiellement fermé. Le tissu des voiles de speedriding résiste à l'abrasion causée par le frottement avec la neige, et les suspentes sont tressées pour être protégées des carres de ski.

En ce qui concerne les caractéristiques de vol d'une voile de chute et de speedriding, elles sont similaires avec toutefois un meilleur plané et plus de portance pour la voile de speedriding. Leur nervosité est comparable à celle d'une Springo ou d'une Stiletto pour des voiles de speedriding débutant ou intermédiaire. Le changement important réside aussi dans l'utilisation d'une sellette avec un point d'encrage des élévateurs au niveau des hanches. La voile réagit de façon nette au balancement du corps dans la sellette pour enclencher des virages plus ou moins prononcés. Les speedriders avertis utilisent des voiles dont les caractéristiques de vol sont comparables à celle d'une aile comme la Velocity. Leur surface est également plus petite. Je pèse 70 kg et j'utilise par exemple une voile de 8 m², soit environ 90 pieds carrés.

En quoi consiste la qualification moniteur en speedriding que vous avez passée au début de l'hiver ?

En ce qui nous concerne, nous avons seulement suivi un stage pédagogique car nous avions acquis la technique il y a quelques années, et elle a évolué en même temps que la discipline. Pour notre qualification moniteur, nous avons aussi eu des cours relatifs à l'encadrement d'un groupe dans le milieu montagne, aux avalanches, au guidage sous voile, au test du matériel, à la préparation du matériel avant le décollage, à la formation et à la progression d'un élève reportée dans un carnet de vol mis en place par la FFVL.

Un parachutiste a une certaine connaissance du pilotage sous voile qui lui est profitable lorsqu'il apprend le speedriding. Mais quel niveau faut-il en ski pour aborder la discipline ?

Il faut l'équivalent du niveau 3^{ème} étoile et être capable de se débrouiller en hors-piste. On ne demande pas de savoir faire des mégas-courbes dans la peuf, mais il faut savoir se gérer un minimum en hors-piste car c'est dans ce contexte que se pratique le speedriding. Il faut pouvoir faire quelques virages dans de la neige qui n'est pas forcément damée.

Comment se présente la zone de speedriding à Valfréjus ?

Elle présente un profil de terrain adapté à tous les niveaux et un emplacement idéal au sein de la station. L'altitude du spot de départ des vols (Punta Bagna) est 2750 mètres. Le dénivelé est de 700 mètres, ce qui permet de faire des vols d'une minute à une minute trente environ selon la voile utilisée et le parcours d'évolution choisi. La zone offre différents runs avec des survols dégagés, des parties en pente douce où l'on touche avec les skis facilement, un mix de différents contours, des couloirs dans lesquels on peut s'engager ainsi que des barres rocheuses que l'on peut sauter selon le niveau technique du rider. La zone de speedriding se trouve au cœur de la station entre les pistes, et donc dans un espace hors-piste.

Combien coûte un stage de speedriding ?

L'école Ataka propose des stages de deux à cinq jours et ça coûte 90 euros par jour. Un stage plein de cinq jours coûte donc 450 euros, ce qui est approximativement le coût d'un stage de parapente. Il y a trois types de public qui viennent à Valfréjus pour le speedriding : les skieurs, les parapentistes et les parachutistes. Les skieurs sont ceux qui n'ont aucune expérience sous voile et ils commencent leur stage par

deux jours de pente école durant lesquels ils apprennent le maniement de la voile, le gonflage et le décollage progressif.

Pour les parachutistes, et selon leur niveau en para, une journée ou une demi-journée de pente école suffit avant d'entreprendre les grands vols. Pour ce qui est de la fréquence des vols au quotidien, Valfréjus présente un grand intérêt pour la pratique du speedriding. En effet, le départ du télécabine qui monte à Punta (la zone de décollage), se trouve en plein milieu de la station et à proximité de la zone d'atterrissage. Il n'y a donc aucune perte de temps et, en fonction des conditions météo évidemment, il est possible de faire au moins vingt vols par jour.

Un élève peut faire entre dix et quinze rotations par jour. C'est énorme et très rentable au quotidien. Ça permet bien sûr d'apprendre très vite. Très peu de stations permettent une pratique du speedriding aussi aisée. Les 90 euros par jour comprennent le coaching et la location du matériel (voile et sellette), mais ça ne comprend pas le forfait et le matériel ski. Le forfait ski à Valfréjus est très abordable. Il en est de même pour se loger sur place, surtout hors vacances scolaires. L'école Ataka dispose d'un gros chalet avec des chambres à louer pour 20 euros la nuit. C'est un endroit super sympa au beau milieu de la station.

À partir du moment où la technique de décollage est assimilée, comment se déroule l'apprentissage en vol ?

Il y a d'abord l'apprentissage ou le développement de la technique de vol en altitude. Vient ensuite le vol près du sol. La première phase conduit à une compréhension du pilotage de la voile avec les mouvements de roulis, de tangage, de freinage, etc. Cet apprentissage est dirigé par radio, tout comme en para pour les premiers sauts. Le niveau en ski de la personne conditionne la suite. Pour aborder le vol près du sol, la technique consiste ensuite à prendre la pente de côté plutôt que d'aller tout droit, prendre de la vitesse et décoller. En prenant la pente de côté, on réduit sa vitesse en ski, une vitesse qui est suffisante pour avoir la voile en pression au-dessus de soi, mais qui est trop faible pour décoller.

Progressivement, on se met ensuite à skier normalement en faisant des virages pour casser sa vitesse afin de ne pas décoller mais pour sentir une certaine sustentation sous l'influence de la voile. La phase suivante ce sont les «touches», qui consistent à décoller, voler et revenir

sur la neige en glissant avec la voile en pression. Pour ce faire, les élèves sont dirigés vers une zone un peu plus plate pour qu'ils fassent en quelque sorte un arrondi, un touch, un petit virage, ils repartent dans la pente, ça redécolle et ils renouvellent ça un peu plus loin. Pour cette phase de découverte, les touches sont en fait des posés sans s'arrêter où l'on continue de glisser pour repartir dans la pente. Sur un run, un élève en speedriding peut ainsi faire deux ou trois touches. Ensuite, le nombre de touches augmentera selon sa dextérité.

La succession de touches et de décollages est-elle la finalité du speedriding ?

En quelque sorte oui. Je dirais même que le speedriding c'est skier sans décoller et en faisant des jumps de temps en temps pour passer des barres rocheuses par exemple... là on parle d'un bon niveau en speedriding. L'intention en speedriding est de skier en faisant des virages afin de casser suffisamment sa vitesse pour trouver un équilibre entre la pression sur les skis et la pression que l'on met dans la voile à la limite du décollage. La voile nous porte vers le haut pour soulager les appuis sur les skis.

En configuration entre le survol et la glisse, on peut ainsi descendre des grosses faces en trois ou quatre courbes alors que, moi par exemple, je n'ai pas le niveau en ski pour descendre une pente raide en si peu de courbes. En speedriding, je peux me permettre de faire des trajectoires qu'un excellent rider se fait en ski. C'est ça qui est excellent en speedriding. Même si on n'a pas un gros

Vocabulaire

Comme dans toute nouvelle discipline, il faut parfois un peu de temps pour caler le nom...

La tendance **speedriding** se pratique à ski (et donc de préférence dans la neige !), elle consiste plutôt à skier ou rider avec l'aile en portance. La tendance **speedflying** peut se pratiquer sans ski (mais de préférence avec s'il y a de la neige !), elle consiste plutôt à voler à proximité du relief. L'utilisation des skis permet de reprendre contact avec le sol sans casser sa vitesse. Le speedflying se rapproche du ground launching américain (cf. ParaMag n°216 de Mai 2005, article "Ground launching, une soufflerie naturelle pour swoopers en herbe").

niveau en ski hors piste, on peut se permettre des jumps de fou, de passer des barres rocheuses en se posant derrière et tout ça sans se faire mal, sans se démolir les genoux ou le dos. La vraie finalité du speedriding est de pouvoir skier ou voler quand on veut. Le côté cool de la discipline est son caractère «free» en pratiquant selon son niveau. Si on a la technique, on peut rider à fond dans la poudre avec la voile en pression pour attaquer davantage. Mais ceux qui n'ont pas un gros niveau en ski seront très contents de voler au-dessus de la neige, de différents obstacles et reliefs pour ensuite glisser quand bon leur semble.

Y a t-il beaucoup de parachutistes qui viennent faire des stages de speedriding à Valfréjus ?

Beaucoup, oui. Pour avoir une idée, durant la dernière semaine de janvier, il n'y avait que des paras. On y voit pas mal de Français bien sûr. Cette année, des paras de Saumur, Corbas, Pujaut sont venus. Quelques Anglais sont également venus parce qu'on leur a proposé des stages de speedriding quand ils étaient à Ampuria pour faire du freestyle avec Babylon. Et puis on a eu des Italiens, des Belges, des Suisses, des Hollandais... des parachutistes venant d'un peu partout en Europe. Le Team Aria de Ippo Fabbri fut présent tout l'hiver à Valfréjus. Un stage plein chez Ataka compte environ 20 élèves. Avec ceux qui sont expérimentés, il y a chaque semaine 40 à 50 speedriders dans la station.

Quelle recommandation donnerais-tu à un parachutiste qui souhaite se mettre au speedriding ?

Comme dans la plupart des sports relativement engagés, le danger est de s'initier sans encadrement. Il y a eu un peu de casse ces quelques dernières années, mais pas mal de gens se sont mis à faire du speedriding de façon sauvage parce qu'ils étaient à la fois skieurs et parachutistes. On prend alors sa voile de chute ou on achète une vieille voile et en avant... Comme tous les sports tant soit peu engagés, le speedriding se pratique à différents niveaux, et on découvre progressivement chacune de ces étapes auprès des moniteurs aiguillant le pratiquant. C'est important d'être informé sur les spécificités du matériel, les conditions météo, l'aérodynamique, le terrain et les caractéristiques de la zone d'évolution. Pour optimiser sa sécurité, le speedriding doit être abordé au juste niveau, c'est à dire en tenant compte du niveau que l'on a en para et en ski. En étant encadré par des moniteurs, on progresse plus rapidement en écartant les dangers et les risques au profit de bien plus de plaisir. ■

Entre speedriding et speedflying :

Vincent Reffet saute une barre rocheuse en effectuant un Blindman, durant une épreuve du Colombia Speedflying Pro les Arcs.

Photo DomDaher/7LK

