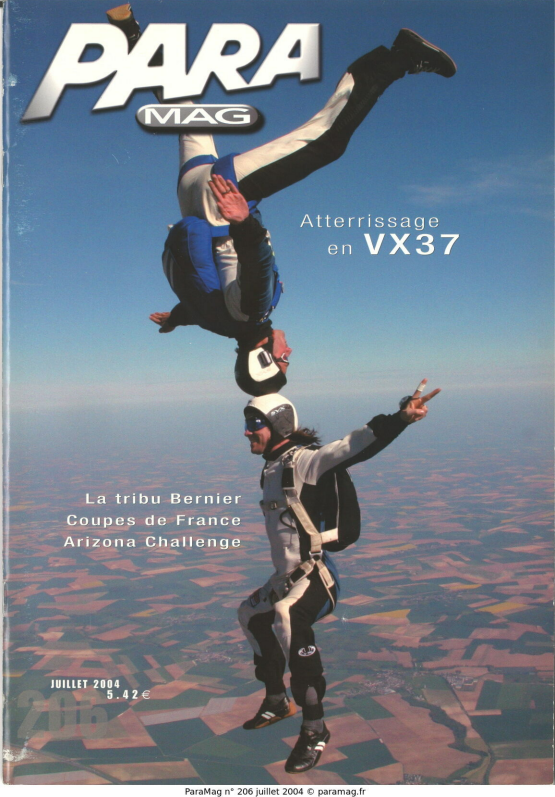


PARA MAG

A full-page photograph of two skydivers in formation against a clear blue sky. The skydiver at the top is upside down, wearing a blue and white suit. The skydiver at the bottom is right-side up, wearing a white and black suit, and is making a peace sign with their right hand. Below them, a patchwork of agricultural fields is visible from a high altitude.

Atterrissage
en **VX37**

La tribu Bernier
Coupes de France
Arizona Challenge

JUILLET 2004
5.42 €

206



get
\$100⁰⁰
 cash
\$200⁰⁰
 back
\$300⁰⁰



En stock actuellement
 chez nos distributeurs
 Européens ou dans
 le monde entier !



Voilà comment cela fonctionne :

Achetez une voile principale ou un sac-harnais Icon :
 vous êtes remboursé de 100.00 \$

Achetez une voile principale et un sac-harnais Icon :
 vous êtes remboursé de 200.00 \$

Achetez une voile principale, un sac-harnais Icon et une réserve Smart :
 vous êtes remboursé de 300.00 \$

Contactez nos distributeurs ou connectez-vous pour obtenir les détails.



Réserve



Sac-harnais



9 caissons
 semi-elliptique



aerodyne
www.aerodyne-int.com

Aerodyne Research Corporation • 12649 Race Track Road Tampa, FL 33626 • + 1 813 891 6300 • USA



Dans le ciel de Lyon, l'équipe de freestyle Vice Verse (Pierre Maarek, Jacques Marsilly, Julien Vahonien) effectue un "tête sur tête" parfait, figure issue de leur programme libre du circuit coupe de France 2003. Remerciements à SVX Helimets, Boogieplan et X-tribe qui ont participé à la réalisation de cette couverture.

Photo :
Pierre Maarek



4 Para-infos

14 Concours Photo

15 Calendrier

COUPES DE FRANCE

16 Disciplines artistiques au Blanc

Par Bruno Passe

18 Vol relatif à 4 et 8 à Pujaut

Par Martin Ciekala

22 Voile contact

à Pujaut

Par Stéphane Corréas

25 Précision et voltige

à Montbéliard

Par Christine Henaff

REPORTAGE

26 10^{ème} Arizona Challenge

Par Willy Boeykens

SÉQUENCE FOLIE

28 ICARIUS VX39

Atterrissage avec la plus petite voile au monde

D'après Sean Gunn



RASSEMBLEMENTS

32 Cinquantenaire de Lille-Bondue

Par Bruno Passe

35 Pau Air Boogie 2004

Par David Malozé

38 Boogie du Rhin 2004

Par Philippe Schellenbaum

ÉCLAIRAGE

40 La Tribu Bernier

Par Lydie Emeraud

RUBRIQUES

Revue de Presse 15

Bienvenue à Bord 60

Petites Annonces 66

Le poster central :
Les trois équipes de France de vol relatif (V.R.4 féminin, V.R.4 et V.R.8) effectuent un saut en commun à l'issue d'un stage à Lapalisse en juin 2004

Par Alexandre Pereira

PUBLI-REPORTAGE

48 L'Atom et ses versions

Par Bruno Passe

COMMÉMORATION

54 Retour en Normandie :

Ils l'ont fait !
d'après Vincent Mangot, Alain Trombetta et Bettina Experton

HISTORIQUE

56 "Les Hommes-Oiseaux

Harry Ward, the Yorkshire Birdman
Par Francis Heilmann



ParaMag • BP 37 • 62750 LOOS EN GÖHELLE • FRANCE

Tél (33) 03 21 42 24 00 (Rédaction) • (33) 03 21 67 62 34 (Abonnements, V.P.C.) • Fax : (33) 03 21 42 24 51

E-mail : para-mag@para-mag.com • rédaction : redaction@para-mag.com

abonnements : abo@para-mag.com • boutique : cde@para-mag.com

Web : http://www.para-mag.com

MENSUEL, paraît le 15 de chaque mois

Directeur de la publication : Bruno Passe • Administration/Comptabilité : Michelle Passe • Stéphanie Berghin • Rédacteur en chef adjoint : Patrick Passa • Abonné P.A.O. : Chris Rogers 06 62 44 96 16 • Rédacteurs : Sylvain Charot, Martin Ciekala, Stéphane Corréas, Eric Fradet, Yves-Marie Gallaud, Francis Heilmann • Christine Henaff • Auriana Beaulieu • Daniel-Michel Holleville • Sacha Louveau • Patrick Passa • Michel Picoté • Jeff Riposte • René Roy • Guy Sassegny • Ché participé à ce numéro : Lydie Emeraud • Philippe Schellenbaum • David Mallo • Sean Gunn • Willy Boeykens • Benjamin Alvaré • Cédric photos : Bruno Passe • Patrick Passa • Loïc Jean-Albert • Craig O'Brien • Sylvain de Gorter • François Rickard • Willy Boeykens • Steve Curtis • Alain Chandez • Thierry Senneker • Alain Pichewsky • Jean-Christophe Guyot • Emmanuel Diebolt • Grégory Schmidt • Stéphane Corréas • CÉRALM • Jacques Ranno • Guy Bérail • René Belzange • Alexandre Pénier • Photographes : Colorway • ParaMag • Impression : L'Esprit D'acier • Commission Paritaire n°90000 • ISSN 0965-3306 • © ParaMag Toute reproduction, même partielle, des textes et photos est interdite • Fondateur : Didier Klein

MILLAU : C'EST BOUCLÉ !

2460 mètres de long, 36000 tonnes d'acier pour un poids total de 205000 tonnes... Ces quelques chiffres vertigineux sont ceux du fameux viaduc de Millau. Quelques jours avant la jonction des deux parties du tablier, réalisée avec succès le 28 mai dernier, quatre B.A.S.E. jumpers français se sont offerts le luxe de sauter du point le plus haut du tablier. Une première d'après ce qui se dit ! Ainsi et à tour de rôle, P.D., P.M., M.C. et J.C. se sont élancés d'une hauteur de 275 mètres du sol. Afin de conserver le plus grand secret sur l'affaire et à la demande des auteurs, nous publions ci-dessous quelques photos de l'ouvrage, tel que plus personne ne le verra. Désormais, les sept piliers vertigineux et le tablier entier couleur gris lumière, s'inscrivent dans le ciel bleu des Grands Causses. Quand il sera mis en service, fin 2004, le viaduc assurera une continuité autoroutière entre Clermont-Ferrand et Béziers (342 km) par l'A75.



CARNET ROSE

Quoi de plus génial comme cadeau de fête des mères que de venir au monde ce jour même pour se blottir dans les bras de sa maman. C'est ce qu'a fait Anna Passe, le 6 juin dernier à 3 heures du matin. Alors qu'ils étaient en train de profiter des

joies d'un barbecue entre amis au chalet de Coco situé sur les versants de la vallée de Tallard, Yasmina Boumilil et Patrick Passe ont dû rapidement se rendre à la maternité pour la naissance de leur petite fille Anna qui arriva au monde dans les meilleures conditions. Félicitations à toute la famille !



CHALLENGE DES DÉBUTANTS

Le week-end des 15 et 16 mai s'est tenu au Grand-Saint-Jean à Aix-en-Provence, la deuxième compétition de P.A. nommée "Le Challenge des débutants" et organisée par le CD13 et la dynamique Martine Malegou. Cette compétition, sans prétention mais d'une grande convivialité, a réuni 20 participants ayant pour la majorité moins de 50 sauts à leur actif (2 d'entre eux n'avaient que 3 sauts !). Malgré des installations de fortune, tous ces jeunes ont pu vivre une véritable compétition grâce à l'appui technique du Para Club d'Aix, dont les dirigeants, Patrick Perret (le nouveau président) et Marjolaine De Pury accomplissant, un remarquable travail d'encadrement. La Ligue de Provence était présente en la personne de son président Pierre Ghio, qui a assuré la bonne tenue du secrétariat. Nous remercions également Jacques d'Ortoli pour la location du Cessna 186 du Parachute Club Valinco (Corse) ainsi que Marlène et Pierre Leduc qui ont géré l'intendance de mains de maître. Souhaitons maintenant que cette compétition ne reste pas dans la confidentialité. Toutes les Ligues sont les bienvenues, ce qui permettra de repérer encore plus d'Espoirs dans la discipline (deux de nos jeunes s'étant particulièrement distingués).

Patrick Buschi



Résultats des moins de 50 sauts

- 1 • Reynier Sylvain
- 2 • Ligories Berni
- 3 • Porchan Michel

Résultats des moins de 30 sauts

- 1 • Oues Pierre
- 2 • Delmas Olivier
- 3 • Scapp Thomas

TROPHÉE HERVÉ MERLE

Le 12^{ème} Trophée Hervé Merle s'est déroulé les 29 et 30 mai sur la plate-forme de Saint-Yan. La bonne météo a permis la réalisation des cinq manches prévues. Le Trophée de cette année aura été marqué par une faible participation des P.A.istes de l'ascensionnel comme de saut d'avion. La "concurrence" et le changement de date du Tournoi des mousquetaires à Piémonte a été fort préjudiciable. Le club de Tarbes était

représenté par deux personnes. La suite du week-end ainsi que le mardi 1er juin aura permis aux P.A.istes du saut d'avion de s'entraîner en vue de l'étape suivante de la Coupe de France à Montbéliard. Le nombre de vols réalisé durant ce week-end s'élève à 177.

Classement

- 1^{er} • De Saily Xavier
- 2^{ème} • Marien Alain
- 3^{ème} • Barriot François



LE PARACHUTISME LYONNAIS EN DEUIL

En ce début du mois de juin 2004, le parachutisme lyonnais a vu disparaître l'un des personnalités qui ont très largement contribué à la mise en place et au développement de ses principales structures régionales. Anthelme Garnier des Garets d'Arz, après avoir découvert le parachutisme à Lyon, Biscarrosse et Chalon, avait créé dès 1958 d'abord la Section parachutiste de l'Aéro-Club du Rhône, puis le C.I.C. de Lyon, puis le C.E.R.P. Lyon, dont il a occupé la présidence jusqu'en 1975. Président-fondateur de la Ligue Rhône-Ain-Loire en 1969, puis du Comité Départemental, A. des Garets a également été trésorier-adjoint de la F.F.P. durant 4 années. C'est avec une grande tristesse que ses amis et sa nombreuse famille ont salué une dernière fois ce grand seigneur, disparu à l'âge de 92 ans, après une vie très largement consacrée à la promotion de notre sport.

René Roy

REPORT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES CLUBS D'ENTREPRISE

Suite à l'impossibilité de participer au jumelage avec les 1ers jeux nationaux du sport d'entreprise à Clermont-Ferrand (refus d'autorisation de sauts par le Préfet) et la date retenue du jeudi 17 au samedi 19 juin 2004, occasionnant des difficultés de participation aux équipes de parachutisme (circuit Coupe de France F.F.P.), le championnat de France des Clubs d'Entreprise est reporté, dans la mesure du possible, le 1er week-end du mois d'octobre 2004 sur le même site de Lapalisse. La réunion de la commission des clubs d'entreprise initialement prévue est également reportée.

TENTATIVES DE RECORD FÉMININ EN VOILE CONTACT

Des tentatives de réalisation d'un record européen de voile contact féminin vont se dérouler du 29 septembre au 3 octobre prochains, à Empurià Brava en Espagne. L'objectif est de réaliser un cert-volant à 11 au minimum et si possible un diamant à 16. Les organisateurs des tentatives sont la

Britannique Sarah Jane Smith et l'Allemande Gauda Balisky. Ces tentatives seront effectuées exclusivement avec des voiles PD Lightning. Les gens ne possédant pas de Lightning peuvent en louer une sur place mais doivent s'inscrire au plus tôt en demandant une voile contact : gaudabuss@hotmail.com

Les tentatives seront précédées d'un séminaire de voile contact pour tous niveaux du 25 au 28 septembre. Les gens désirant découvrir ou s'entraîner avec la Lightning avant les tentatives peuvent en louer une sur place mais doivent s'inscrire également. Contact : richardhayden_crew@yahoo.co.uk

Une compétition de voile contact à 2 et de rotations à 4 nommée le challenge du Captain's Cabin se déroulera aux mêmes dates. Les personnes intéressées peuvent également contacter : richardhayden_crew@yahoo.co.uk

Pour plus d'informations aller consulter le calendrier du site web : <http://www.skydiveliveempuriabrava.com>

Directeur Commercial

H/F

• Région parisienne



Rattaché au Président, vous participez à la définition de la politique commerciale de PARACHUTES DE FRANCE. Vous managez une équipe de 5 ingénieurs commerciaux, établissez leurs objectifs de ventes, suivez leurs réalisations et vous êtes garant de leurs résultats. Vous supervisez également l'administration des ventes. Vous participez aux négociations commerciales de haut niveau et vous vous occupez des clients majeurs et historiques.

De formation supérieure, vous justifiez d'une expérience réussie de 5 à 10 ans de management d'équipes de préférence dans l'univers du parachutisme. Vous possédez un tempérament de gagnant, un excellent sens relationnel, de grandes qualités pédagogiques et vous savez convaincre. Vous avez le sens du business.

Merci d'adresser votre dossier complet, sous la référence 3529/PM à notre conseil, Hudson Global Resources, 147, boulevard Haussmann, 75379 Paris cedex 08.

E-Mail : veronique.pouyaud@hudson.com

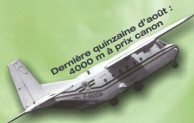
Hudson
HUDSON GLOBAL RESOURCES

www.hudson.com

AGEN

Ouvert tout l'été
(sauf du 12 au 16 juillet)

Du 7 au 13 août 2004
CASA 212



Contact : 05 53 68 23 00
www.agen-parachutisme.com
parachutisme47@free.fr

PARA
MAG

SAUTS ET PROJET DE GRANDE FORMATION AU DESSUS DU MONT-SAINT-MICHEL

Après plusieurs années de succès, la manip du Mont St-Michel connaîtra peut-être sa dernière édition en septembre prochain. En effet, les travaux d'isolement du site prévus dans un futur proche empêcheront tous posés sur les parkings amenés à disparaître et qui sont actuellement à proximité du Mont (voir photo montage ci-dessus). Pour cette dernière édition, Nicolas Gillet (Boogie Performance) souhaite organiser une figure à 60 au-dessus du Mont-Saint-Michel, sous la direction de Patrick Passe en tant qu'organisateur des sauts. La manip prendra place du 25 septembre au 3 octobre prochains. Boogie Performance et le centre de Lapolisse mettront conjointement en place un Casa, un Skyvan,



un Twin Otter 300 et un Pilatus A34. Les sauts à la verticale du Mont-Saint-Michel seront possibles tous les jours durant les créneaux de marée basse. Les autres sauts auront lieu sur l'aérodrome de Granville. A noter que l'interdiction temporaire d'activité parachutiste qui a frappé dernièrement l'École Régionale de Parachutisme de Granville ne concerne pas les manifestations aériennes. Et c'est justement dans le cadre d'une manifestation aérienne que Boogie Performance organisera cette semaine d'activité parachutiste, qui sera donc bienvenue par les riverains, la Chambre de Commerce et l'Aviation Civile. Toutefois, pour être dans les clous du règlement relatif à cette manifestation, les parachutistes qui souhaitent venir y participer doivent totaliser au moins 250 sauts, dont 20 dans les 12 derniers mois, et avoir une assurance responsabilité civile.

A propos des sauts de grande formation, c'est durant le dernier week-end, et plus précisément les 1, 2 et 3 octobre inclus, que l'organisation souhaite rassembler 60 relatifs afin de construire la plus grande figure jamais réalisée au-dessus du Mont.

Vu le peu de tentatives qu'il sera possible d'effectuer sur le site à marée basse (1 saut par jour), les personnes qui souhaitent y participer devront avoir une bonne expérience du vol relatif et des sauts de grande formation. Durant ce week-end, les autres sauts seront réalisés sur l'aérodrome de Granville sous forme de sauts d'entraînement à 60 avec trois avions volant en formation. Le premier week-end (25 et 26 septembre) sera plutôt un week-end d'entraînement avec toutes les personnes qui peuvent être présentes. L'organisation estime qu'une quarantaine de personnes viendra participer à ce premier week-end, ce qui sera l'occasion de réaliser des grandes formations et des sauts de séquence à 40 à la verticale du Mont à marée basse et sur l'aérodrome de Granville. Ce premier week-end serait donc l'occasion pour certains de se faire la main ou se faire sélectionner en vue d'être dans les tentatives à 60 le week-end suivant. L'activité et l'organisation des sauts avec Patrick Passe se perpétuera également durant toute la semaine avec les personnes présentes sur le terrain. Actuellement, plus d'une trentaine de personnes sont déjà inscrites pour les tentatives à 60. Si vous aussi vous souhaitez y participer selon vos disponibilités, ou parraîner un bon relatif de votre connaissance, n'hésitez pas à contacter Patrick Passe par email (patrickpasse@wanadoo.fr) ou par téléphone (06 85 55 47 47).

Pour les autres parachutistes qui veulent sauter durant les week-ends ou la semaine, Boogie Performance leur demande de s'inscrire au préalable en versant les frais d'inscription à la manip (25 euros) avant le 15 septembre prochain, et en précisant les dates de leur présence. Cette inscription peut se faire par courrier à Boogie Performance - 31 cité des Lauriers Tins - 34980 Montferrier sur Lez. Des informations complémentaires relatives à la manip du Mont-Saint-Michel peuvent être obtenues en contactant directement Nicolas Gillet au 06 07 03 10 07.

nouveau Pilatus. Si le déménagement était toujours en cours au moment du bouclage de cette édition, le Pilatus était bien arrivé ! Les premiers sauts sur Cherbourg devraient donc être effectués lorsque ce numéro de ParaMag paraîtra. Situation provisoire pour l'E.R.P. qui annonce un retour sur Granville pour mi-septembre, donc avant la Saint-Michel. Infos actualisées sur www.normandieparachutisme.fr

• **L'ancien président des États-Unis George H.W. Bush** a fêté ses 80 ans en réalisant un saut en tandem sous la conduite des Golden Knights (équipe militaire américaine). Il avait déjà effectué des sauts dans les mêmes conditions, notamment pour fêter ses 75 ans. Son premier saut était une éjection en temps de guerre. Le message de G.H.W. Bush : "Il y a encore une vie à 80 ans !"

PIL EN NOUVELLE-CALEDONIE

Après l'accident de son Cessna, en mars dernier, le centre de parachutisme de Nouvelle-Calédonie avait bien l'intention de ne pas baisser les bras. L'activité a été relancée avec un Pilatus pour la période du 20 au 31 mai. Le Pilatus de Skydive Auckland (Nouvelle-Zélande) fut donc très attendu par tous les paras de l'île. Malheureusement, il est tout d'abord arrivé avec deux jours de retard à cause d'une mauvaise météo en Nouvelle-Zélande qui l'empêchait de décoller. Ensuite, l'avion a eu un problème de filtre qui se bouchait en permanence. Durant le premier long week-end, le centre a effectué une centaine de sauts seulement, et tout le monde était très déçu. Mais après plusieurs interventions de l'atelier mécanique tout est rentré dans l'ordre. L'avion a ensuite très bien fonctionné et 530 sauts ont été réalisés entre 3800 et 4200 mètres de hauteur : vol relatif à 8 et sauts de track à 8 au-dessus de Oua-tom, du jamais vu ! Le bonheur fut retrouvé pendant ces quelques jours sur la "drop zone du caillou". Le propriétaire du Pilatus fut ravi de cette première expérience, il souhaite renouveler l'opération... et le centre de Nouvelle-Calédonie aussi !

SOUFFLERIE SUR VOTRE DZ

Pour mémoire, le "Skytunnel Project" est basé sur l'utilisation d'une soufflerie mobile pouvant être déplacée dans toute l'Europe sur un camion semi-remorque, Jimmy Mathys, manager du projet, est en train de planifier son calendrier pour les mois à venir afin d'établir un tour d'Europe avec cette soufflerie mobile. Il invite les centres de parachutisme intéressés par

la présence de cette soufflerie sur leur terrain à le contacter pour répondre à leurs questions.

Email : jm@skytunnel.net

Site internet : <http://www.skytunnel.net>

EN BREF....

• Du 21 au 25 juin dernier, la chaîne T.P.S. a diffusé des modules de 1 minute 50 spécial "Soul Flyers" entre les journaux

d'information sur Infosport de 6 heures à midi.

• Le Centre européen de chute libre (à Lapolisse) vient de mettre en ligne une nouvelle version de son site internet : www.lapolisse-aero.com

• Dans notre édition précédente nous annonçons le déménagement provisoire de l'E.R.P. Granville sur l'aérodrome de Cherbourg-Maupertus (site à 1,5 km de la mer) et l'arrivée imminente du



Gap 2004 Tallard

CERPS Aéródrome
05 130 TALLARD

Tél. 04 92 54 02 39

Fax 04 92 54 10 96

www.parachutismemegap.com

skydivegap@online.fr

C'est l'esprit associatif, une école moderne,
le top de la performance avec l'ensoleillement unique
des Hautes-Alpes ainsi que toutes les activités
proposées par ce site exceptionnel.

Nouveautés 2004

**Vous venez de terminer votre PAC,
l'école vous propose dans la continuité
de votre progression plusieurs stages qui sont :**

Le stage après PAC dans le but de préparer votre brevet B, ce stage comprend :

- 15 sauts dont 5 sauts encadrés en chute
- 1 formation spécifique sous voile théorique et pratique.

Le stage de perfectionnement dans le but de préparer votre B2 ou B4, ce stage comprend :

- 20 sauts dont 6 encadrés en chute
- 1 formation spécifique sous voile théorique et pratique adaptée à votre niveau technique.

Animations

V.R. Free Fly

avec davide Moy
sur rendez-vous.

10-11 et 24-25 juillet 2004

14-15 et 28-29 août 2004

25-26 septembre 2004

16-17 octobre 2004

**Pour tous
renseignement
concernant nos
stages veuillez
nous contacter.**

Dates à retenir

Session brevet C

31 juillet - 1er août 2004

11 et 12 septembre 2004

un minimum de 200 sauts est requis et s'inscrire à l'avance.

2 PILATUS à l'année

1 TWIN OTTER A34

Pour tous le mois de Juillet sur le terrain.

► EYES in the SKY

de Patrick Passe et Wendy Smith

"Eyes in the Sky" est le titre du livre de photographies réalisées par Patrick Passe et Wendy Smith. Quinze années de parachutisme se sont écoulées pour que naisse aujourd'hui cet ouvrage. Avec 200 photos et 168 pages, "Eyes in the Sky" est le livre que l'on conserve amoureusement dans sa bibliothèque pour se souvenir à jamais des moments uniques qui ont marqué l'histoire du sport parachutiste.

► "Eyes in the Sky" illustre l'évolution de nombreuses disciplines du parachutisme au cours de ces dernières années, avec des grands noms tels que Mike Michigan, Patrick de Gayardon, Dale Stuart, Marco Manna, Rickster Powell, Omar Alhegelan, Olav Zipser, les Flyboyz, les Golden Knights, Airspeed, les équipes de France de vol relatif, les participants du World Team et ceux du Airspeed 300, ainsi que de beaucoup d'autres. "Eyes in the Sky" transporte aussi le lecteur dans des lieux inoubliables au-dessus de Tahiti, la Nouvelle-Calédonie, la Nouvelle-Zélande, Hawaï, l'Afrique, les Keys, la Floride, l'Europe, etc...

► Format : 33 X 25 cm.
Textes et légendes en français et anglais.

► Pour découvrir quelques pages du livre : www.eyes-in-the-sky.com

Eyes in the Sky

€ 45

/// In cooperation with : Airtec - Larsen & Brusgaard - Performance Designs - Sun Path



STRAIGHT from the SKY

► CROSSWIND
Maintenant en DVD !

Avec le célèbre film de 52 minutes
réalisé par Patrick Passe
+ 40 minutes de Bonus.
A ne pas manquer !



€ 49

Pour commander :



PARAMAG
Tél : 03 21 67 62 34
Fax : 03 21 42 24 51
cde@para-mag.com
www.para-mag.com

LE RETOUR DE RAYMOND

27 Décembre 1997. Ampuriabrava. Boogie de Noël, c'est la fête habituelle, jusqu'à ce stupide accident. Percussion à l'ouverture entre un chuteur assis et surfeur. Le bilan est très lourd. Paraplégie pour le surfeur et pour Raymond Iparraguirre, atterrissage inconscient dans la marina. Sauvé de la noyade par un courageux plongeur, Raymond est évacué sur l'hôpital local, puis sur celui de Toulouse. Gros hématome au cerveau, multiples fractures, quatre mois de coma, tétraplégie et perte de la parole.

Suivront de longues années de rééducation entre les centres spécialisés de Bagnères et de Tarnos, et puis de jour en jour, des progrès, soutenu par quelques fidèles copains toujours présents.

Début mai 2004. Après d'interminables formalités administratives médicales et grâce à la compétence du docteur Patry du centre de Bagnères (qu'il en soit ici remercié), l'autorisation tant attendue est accordée pour effectuer un saut en tandem. C'est à Tarbes, avec l'aide précieuse de Louis-Paul Carrier (pilote tandem qualifié handicapé) que Raymond va sauter depuis le Pilatus piloté par Jacques Marty.

Entouré de ses copains, Raymond effectuera son saut de reprise, attendu depuis si longtemps, et fêtera comme il se doit, le soir. Car ce ne sera sûrement pas son dernier.

Bravo Raymond et merci pour cette belle leçon de courage et de volonté. Tous tes amis espèrent recommencer bientôt avec toi.

Gérard Trinidad



photos Jean-Luc Aiterra



SAUTER DANS LE MOAB

Le Moab est le pays des canyons et des arches de rochers situé au cœur de l'Utah, aux États-Unis. C'est dans cet endroit spectaculaire que Skydive Arizona organisera un boogie en coopération avec Skydive Moab dont l'activité se déroule habituellement avec un Cessna. Du 1er au 3 octobre prochain, Skydive Arizona mettra en place son King Air et également son Super Otter si les participants viennent suffisamment nombreux sur la drop zone du Moab. Les paysages escarpés du Moab ont contribué au développement d'une communauté de B.A.S.E. jumpers très active pouvant sauter de sites légaux dans la région. Vu la distance, ce n'est pas sur un coup de tête que parachutistes et B.A.S.E. jumpers français iront sauter dans le Moab, mais ces informations peuvent s'avérer intéressantes pour ceux qui voyagent un jour dans cette partie des États Unis. Pour plus d'informations sur le

parachutisme et le B.A.S.E. jump dans le Moab, visiter : www.skydivemoab.com

AVIONS DE LÉGENDE

Suite à l'initiative de Jean Gamaury, une manifestation aérienne où il sera possible de sauter d'avions historiques aura lieu du 17 au 20 septembre prochain sur l'aérodrome d'Angoulême. Ces avions de légende seront le Noratlas (18 paras), le JU 52 (un trimoteur en tôle ondulée emportant 5 paras), le HD 84 (Hurel Dubois à ailes très longues emportant 15 à 20 paras) et peut-être aussi un DH 89 (Dragon rapide). Le Casa Boogie Performance sera également présent durant la manifestation. Le principal partenaire de cette manifestation est la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Charente, ainsi qu'une marque automobile qui mettra des voitures à la disposition les équipages. Des hôteliers offriront des tarifs intéressants à tous les participants. Un partenaire pétrolier est également



MIMIZAN

Twin Otter en permanence à partir du 7 août.

Les 21 et 22 Août
Compétition 3D
(multipositions)

Du 14 au 22 Août
1er boogie de Mimizan
avec le Casa 212

- Sauts de grande formation, track, sauts mixtes avec surf freestyle, VR et chute assis
- Encadrement chute assis OJB
- Encadrement VR et FF en cours de signature



OJB Parachutisme
Aérodrome de Mimizan • 40200 Mimizan
Tel/fax 05 58 09 27 62 • Mobile 06 86 77 22 07
www.ojbpara.com

Michael Ramolo



1^{er} SAUT DE MAEVA

Les Sables d'Olonne, le 6 juin dernier, Maeva (8 ans) embarque dans le Cessna 206 du club parachutiste Vendéen, basé à la Roche-sur-Yon. C'est son père Philippe Melchior qui l'emmène en tandem. La météo est idéale, la visibilité dégagée laisse apparaître les îles (Oléron et Ré). Les données du ProTrack pour ce saut hors du commun sont : hauteur de départ 3000 m, temps de chute 37 secondes, vitesse max 196 km et voile ouverte à 1400 m. Depuis plus d'un an Maeva voulait sauter en parachute pour connaître les sensations de la chute libre. Sa première parole à l'ouverture : "Papa, est-ce qu'on pourra recommencer ?"

envisagé pour diminuer le prix de saut des avions anciens. Les sauts du Casa seront au tarif normal. Des sauts de grande formation seront également possibles avec le Noratlas et le Casa volant en patrouille, une opportunité de "s'échauffer" avant les week-ends du Mont-Saint-Michel. Cette manip sur le terrain d'Angoulême se déroulant dans le cadre d'une manifestation aérienne, les participants devront justifier d'un total de 250 sauts dont 20 dans les 12 derniers mois et une assurance responsabilité civile. Quatre catégories de participants sont attendues pour cette manifestation particulière : des parachutistes professionnels pour les tandems et leur vidéo, des curieux pour sauter de machines historiques et exceptionnelles, des groupes pour profiter du Casa et du Noratlas et les parachutistes régionaux pour profiter de la séance de quatre jours. Pour toutes informations complémentaires ou inscriptions, contacter Jean Gamaury par email (jgamaury@free.fr) ou par téléphone (05 55 37 08 08).

VICTOIRE BELGE

Notre édition de mai (ParaMag n° 204) nous offrait l'occasion de connaître davantage l'équipe militaire belge de vol relatif à 4, grâce aux photos de Danny Jacobs, le vétéran de l'équipe. Celle-ci avait déjà gagné plusieurs C.I.S.M., le championnat du monde militaire recevant toutes les activités sportives des différentes armées du monde, dont le vol relatif à 4. En avril dernier, à Alcantarilla en Espagne, l'équipe militaire belge a renouvelé la victoire en gagnant le C.I.S.M. 2004. Après s'être partiellement restructurée, l'équipe a d'abord fait une période d'entraînement à Deland, coachée par Joey Jones de "Deland Majik", suivie par d'autres sessions d'entraînement à Ampuriabrava en Espagne. "Nous avons affiché au tableau un joli 20 points de moyenne, déclare Wim Kauffman, l'entraîneur de l'équipe. Ceci est vraiment très satisfaisant pour une équipe dont tous les membres ont seulement 300 sauts ensemble." Les séquenceurs de l'équipe sont Kevin Depourque, Pascal Samstag, Jurgen Szreck, Willy Vets et Danny Jacobs à la vidéo.



Sylvain de Gorter

LAON, C'EST BIEN RÉ-OUVERT !

Dans le droit fil de la "mouvance" du parachutisme de loisir décrite le mois dernier au sujet des nombreux terrains du nord de la France, il nous a été demandé de remettre au goût du jour certains critères concernant le centre de Laon qui, il y a quelques années, fut limité en hauteur par le trafic aérien, puis déserté par les chuteurs et un peu plus tard vandalisé... Époque révolue depuis la saison 2003, à partir du moment où le centre-école de Château Thierry a concrétisé son déménagement sur Laon. Déménagement que nous avons bien entendu annoncé dans ParaMag, mais il semble que certains préjugés ont la vie dure... Afin de leur tordre le cou, faisons-nous l'écho sans plus attendre de certaines tendances qui se confirment maintenant que la saison 2004 bat son plein. L'équipe de Patrick Bertin a su changer les idées reçues en matière de trafic aérien. En conséquence, Laon bénéficie d'un 4000 mètres permanent, atteint en quelques minutes avec le Pilatus basé lui aussi en permanence. L'hébergement est redevenu ce lieu de vie à l'ambiance familiale où l'on se retrouve le soir autour du barbecue chapeauté par Raymond et Patrick, toujours sur le pont. La direction technique est assurée par Bernard Costantini. Côté activité, on y retrouve toutes les disciplines : école traditionnelle et P.A.C. avec Christophe Réquillart, vol relatif avec l'équipe d'Isabelle Seel, freefly avec Jacques Marsily, voile contact avec Stéphane Bertin (passage du 83 sur demande) et même skysurf ponctuellement avec Mélanie et Fabrice. Quelques fines suspentes du freefly comme Pierre Maarek, Sébastien Merlan, Julien Vaharian, Sacha Loiseau, Fabrice Gutierrez, Antoine Collignon, J.C. Magnien, etc., sont souvent de la partie pour des sauts innovants, dans l'angle ou verticaux. Arnaud Cordebar de X-tribe assure un service professionnel que ce soit pour de l'école ou de la vente de matériel. Et en dernière minute, la nouvelle activité freefly (école one to one, passage du B4, sauts de groupes verticaux, angles) est annoncée tous les week-ends, en semaine selon calendrier ou sur demande (groupes).

Prochainement :

Activité continue toute la semaine du 17 au 25 juillet.

Voir calendrier sur www.pccet.free.fr
rubrique accueil ou réservation/information freefly :
jacques@gqcom.com

CHALLENGE DES MOUSQUETAIRES

La huitième édition de cette compétition nationale s'est déroulée à Péronne à proximité de l'Intermarché (partenaire) les 29 et 30 mai dernier. Neuf équipes et 36 compétiteurs étaient présents de même que l'hélicoptère Ecureuil. Quelques parachutistes de loisirs ont même participé à la compétition pour faire leur premier saut d'hélicoptère.



Résultats

PA individuelle

Nom	Total	Clt
Collet	10 cm	1
Bruneaux	16	2
Lafolle	17	3
Genclos	23	4
Tomaszewski	24	5
Goubet	26	6
Vasseur	29	7
Rasteuil	41	8
Toupet	61	9
Brouvac	71	10

PA par équipe (sur 5 sauts et 9 équipes)

Equipe	Total	Clt
APPN CP Nice (Toupet, Canellas, Goubet, Lafolle)	127 cm	1
Comp'g'Olse (Collet, Ferret, Dubrez, Bruneaux)	311	2
GIPS (Vasseur, Lecanus, Bald, Rasteuil)	336	3
Armée de l'air (Tomaszewski, Corvais, Brouvac, Balout)	415	4
Inter Bourgogne (Marcardier, Grau, Gardes, Raclet)	1342	5
Les quatre A2 (Renard, Bile, Przesie, Bonifaci)	1723	6
St Quentin (Pichard, Montaud, Legrand, Klesoski)	1732	7
Les Mollours (SW Detot, Daporta, Flavin, Maenen)	1913	8
Les Gazeilles (Garnaz, Latron, Servais, Pynthe)	2000	9

PAS DE SAUT POUR

"BAGHIRATHI FIRST BASE"

Cette expédition de paraplénisme s'est déroulée en Inde du 1er au 31 mai dernier. L'objectif était de tenter le premier saut en B.A.S.E. jump depuis le Baghirathi, dont le sommet culmine à 6454 m. Les participants étaient Christophe et Jérôme Blanc-Gras, Lionel Deborde (qui ont réussi une première en Huandoy l'été dernier) et Philippe Albouy. Toute la partie alpinisme de l'expédition s'est bien déroulée : arrivée au camp de base sur le glacier de Gangotri situé à 4 300 m, quatre portages en quatre jours pour préparer l'itinéraire (par la voie normale) et monter les 15 kilos de matériel dont les parachutes, retour au camp de base pour trois jours de repos. Repartis dans la journée du 18, les quatre paraplénistes ont fait un bivouac à 5 300 m. Le 19 au matin après le col Nord, le passage de deux ressauts rocheux délicats et d'une arête de neige de difficulté AD, c'est enfin le sommet. De l'arête sommitale, une descente rapide et facile sur 200 m, pour arriver directement au départ présumé pour le grand saut. Mauvaise surprise ! Bien que dès leur arrivée, le Baghirathi ait toujours dévoilé une face idéale pour ce projet, au fur et à mesure de leur descente sur le spot, l'équipe a constaté la non-faisabilité du saut. En effet, une large vire coupe la face environ 200 m sous le point de départ prévu. Il semble impossible de s'écarter rapidement de la paroi, ça ne passe pas ! Les multiples jets de pierre le prouvent. Le vent se lève, le mauvais temps arrive, plus assez de temps pour repérer un éventuel autre point de départ, il faut rentrer. L'altitude, la difficulté de l'itinéraire, le saut particulièrement technique et impressionnant faisaient de cette expédition de paraplénisme un challenge et une performance d'envergure. Cette expédition montre une autre performance : celle de la sagesse car en montagne, il faut aussi savoir renoncer quand il est encore temps... Pour Christophe, Jérôme, Lionel et Philippe il n'y a aucune déception : "L'expédition s'est déroulée dans des conditions particulièrement bonnes et dans un cadre exceptionnel. Nous étions bien préparés et l'ascension de l'arête Nord du Baghirathi III s'est révélée esthétique. A cette altitude, monter le parachute sur son dos est déjà en soi un exploit... Le fait que la face n'offre pas de possibilités de sauts fait partie de l'aventure en paraplénisme. On ne peut être sûr de la raideur qu'une fois sur place. Ce n'est que partie remise sur d'autres montagnes, dans d'autres massifs !"

Du 31/07 au 8/08

• Animation VR par Jean-Marie Lamoulen

Du 7/08 au 15/08

• Animation Free Fly par Philippe Vallaud

Du 31 juillet au 29 Août

PILATUS B2H4

Activités et
Animations
permanentes

- Sauts à 4000m : 25 €
- Sauts coachés one to one, one to two : 40 €
- Inscription : 10 €

Toutes commodités sur place (douches, buvette, cuisine)
Participation au frais de logement (camping ou chambre) : 6 €/jour

Renseignements et contacts

06 07 72 09 88 • 02 35 84 81 97 • www.airlibre-parachutisme.com





TRACK CONTEST À PUJAUT

Notre photo présente le groupe des participants au Track Contest qui s'est déroulé à Pujaut, en mai dernier. Sous la houlette d'Arno Fletcher, cette course de track comptait comme lapins Thibault Dini et Gregory Schmitt. Une petite dizaine de participants ont essayé d'attraper les rubriques ou tout du moins d'être présents dans le cadre des caméras des lapins. Plusieurs sponsors ont récompensé les gagnants avec un casque SVX, un Pro-Track et des sauts de free-fly coachés. Tout le monde est reparti avec des oeufs en chocolat Milka. Le premier prix fut un superbe casque SVX, Laurent Arnaud terminant premier. Comme il est le fabricant des casques SVX, il céda son lot au deuxième et empocha l'altimètre sonore. Après la remise des prix, un saut de track avec deux avions volait en formation a illuminé le ciel aux dernières minutes de soleil.

COMMUNIQUER EN CHUTE

Parler en chute libre, cela fut tenté au cours de diverses occasions. Généralement, ce fut toujours dans un sens, avec un chuteur équipé le plus souvent d'un laryngophone (micro sensible placé sur la gorge), qui pouvait donc émettre mais jamais recevoir. Chez nous, en France, ces expériences furent tentées avec succès pour l'émission Ushualia, avec Nicolas Hulot présentant son émission durant des phases de chute libre. Depuis, certaines recherches technologiques effectuées par le parachutiste japonais Ryochi Komiya ont récemment fait l'objet de tentatives très satisfaisantes pour communiquer en chute libre. "Communiquer", cela sous-entend un dialogue et non un monologue. Ce genre d'expérience ne fut certainement jamais réalisée auparavant. Et si elle le fut, rien d'efficace n'a abouti à notre connaissance. Désormais, le pas est fait grâce à l'électronicien japonais qui a profité des dernières tentatives

de record du monde de freefly (voir ParaMag n°205) pour tester son concept. Le système présente un micro anti-bruit et une paire d'écouteurs style oreillette. L'ensemble est relié à un émetteur-récepteur si petit qu'on peut le ranger dans la poche de la combinaison. À Perris Valley, durant ces tentatives, les trois freeflyers Charles Bryan, Jon Devore et Mike Swanson ont pu jouer avec une paire d'émetteurs-récepteurs confectionnés par Ryochi Komiya. Charles Bryan a réalisé tous les sauts avec un système, communiquant de la base de la figure avec Jon Devore ou Mike Swanson qui emportait à tour de rôle l'autre système et qui étaient l'un et l'autre en extérieur de figure. L'expérience s'est avérée très prometteuse avant même le départ du saut, alors que Charles communiquait de son avion avec Jon ou Mike se trouvant dans l'autre avion volant en formation. Ainsi, la coordination pour le départ simultané des deux avions fut parfaite. En chute, les freeflyers pouvaient également

se parler alors que Charles était dans la base et que Jon ou Mike était encore en train de piquer vers la formation. Cet émetteur-récepteur fut également utilisé par Luis Curi sous sa VX-39 volant à côté d'un flyer équipé d'une wingsuit (voir notre article dans cette édition). Le calage de ce vol en duo a été rendu pos-

sible grâce à ce nouveau système de communication. D'après les quelques personnes qui ont testé le système dans le ciel de Perris, celui-ci aura de toute évidence un gros impact dans le monde du parachutisme, en étant au service de ses méthodes d'enseignement.

ERRATUM

Une erreur s'est glissée dans l'article Spring Boogie à Lapalisse de notre édition précédente : nous avons écorché l'orthographe de la marque Mach.2 (et non pas Mak 2...), qui commercialise des produits spécifiques au parachutisme : t-shirts, autocollants et gadgeterie. La société est basée à Vienne et elle est représentée sur les terrains par Fabien Cochar. Tél. 06 78 73 26 72



Toute l'année à
"Skydive Empuriabrava"

- Instruction tous niveaux (Brevet B4)
- Entraînement d'équipe / Photo-Vidéo
- Organisation de sauts de groupe
- Possibilité d'organisation de séminaire sur votre centre.

Nouveau :
Ecole de Wingsuit S-Fly

BABYLON-FREEFLY.COM

Le Para Groupe Jean Bart Dunkerque et le Para Groupe Calais-Marcq, avec la collaboration du CERP Lens, organisent 5 séances de sauts tous niveaux à Calais.

4000m Pilatus B2H2 A27

7 et 8 août
Animation VR avec Bruno Perrin
18 et 19 septembre
23 et 24 octobre

Plage à 5 km
Vue exceptionnelle sur l'Angleterre

Restauration sur place - Hôtels à 5 min

Renseignements :
Tél : 06 08 22 24 53 ou 06 15 02 17 10
E-mail : jerome.servais@wanadoo.fr

PARACHUTISME MAROC

Du 10 décembre 2004 au 12 Mars

2005 à Beni Mellal, aux pieds de l'Atlas!!

- DATES D'OUVERTURE : 10 Décembre 2004 - 12 Mars 2005
- PERIODE PROMO : SAUTS A 15 EUROS (4000m) TOUT LE MOIS DE JANVIER
- TARIF EQUIPES SUR DEMANDE (Info@pacma.ma)
- HEBERGEMENT : DE 8 à 26 Euros en demi pension
- ACTIVITES POSSIBLES : Trekking, Canoe-Kayak, Rafting etc...

www.pacma.ma - info@pacma.ma

CONTACTS : Karim ZAZ : 00 212 65 10 31 78 Omar BENIZI : 00 212 61 14 97 99



PARA MAG

constitue son réseau de correspondants commerciaux sur les terrains pour :

- Faire découvrir le magazine aux nouveaux arrivants dans notre sport
- Réussir à convaincre ceux qui ne sont pas encore abonnés
- Et plus si affinités...

**Promouvoir ton magazine préféré te tente...
Gagner quelques sauts gratuits ne te fait pas peur...**



Michèle Mace - Evénement

**Contacté Bruno ou Michelle Passe
au 03 21 42 24 00 ou para-mag@para-mag.com**

**PARA
MAG**

13

Concours photo PARA SKY-ZONE[®]

MAG

Les articles Sky-Zone sont de première qualité, conçus "Extrême 4000 m". De conception Suisse, ils sont issus du Monde du Parachutisme et font partie intégrante de cette grande famille d'Hommes Libres.

RÉSULTAT CONCOURS PHOTO



CHARLES-DAVID ROBITAILLE

est notre troisième gagnant.

La photo a été prise dans le ciel de Saint-Jean-Christophe (Québec) au centre de parachutisme Atmosph'air. L'équipe de freefly se nomme les Faux-cons, elle est composée d'Alex Halley et Yannick 'Meo' Langevin. En guise de clin d'œil avec notre photo de couverture du mois, nous avons un peu forcé le hasard, qui a tout de même bien fait les choses avec Charles-David en produisant cet effet "trompe-l'œil" donnant l'impression que cette fois les deux freeflyers ont enfoncé la tête dans le casque....

En cadeau, Charles-David à choisi

**Manque
un bout**



Un vêtement Sky-Zone à gagner tous les mois !
Envoie ta photo para et tente ta chance

- Tous les mois, une photo est élue par ParaMag et Sky-Zone. Elle est imprimée dans ParaMag, publiée sur les sites www.para-mag.com
- L'auteur se voit offrir un produit Sky-Zone de son choix parmi toute la collection (en fonction de la disponibilité des stocks).
- Photo à fournir sur papier, diapos, CD ou fichier numérique, par courrier postal ou électronique.
ParaMag - Concours photo Sky-Zone BP 37 - 62750 Loos en Gohelle ou redaction@para-mag.com

Les produits Sky-Zone sont commercialisés en France via la Boutique ParaMag. Bon de commande en ligne sur notre site internet
www.para-mag.com

Durcissement • L'Australie a changé son règlement de l'aviation civile l'été dernier et désormais les infractions aux règles de l'air sont transmises à la justice. C'est ainsi que le propriétaire d'un centre de ce pays se retrouve au tribunal pour répondre d'une vingtaine de chefs d'accusation dont le largage de parachutistes au travers de la couche.

Avions • Du neuf et du moins neuf de ce côté. Tout d'abord, le King Air de Beech a fêté les 40 ans de son premier vol. Ce bimoteur est assez répandu dans les centres aux États-Unis. Le M28 Skytruck, fabriqué par la société polonaise PZL, vient quant à lui d'obtenir son certificat de type auprès de l'aviation civile américaine (FAA). Ce bimoteur peut être décrit comme un croisement entre le Twin Otter et le Skyvan. 50 exemplaires de cet avion sont déjà en service dans le monde.

Solidarité • Le local "école" du centre d'Elisore en Californie avait été détruit en début d'année par un incendie dont l'origine reste à déterminer. Tous les parachutes école ainsi que les tandems avaient disparu dans les flammes. La bonne nouvelle est que les parachutistes locaux mais aussi dans tout le pays se sont mobilisés pour prêter du matériel ou pour donner de leur temps. Résultat : grâce à cette aide, les tandems reprenaient le week-end suivant l'incident et maintenant le local a été reconstruit (il est même plus grand que le précédent).

Voyage • Les équipes de pilotage Performance Designs et Icarus s'allient pour organiser un voyage dans la vallée de Chamonix en novembre prochain. Au programme des deux semaines, il y aura cinq jours d'entraînement aux départs depuis le sol et des sauts d'hélicoptère. Pour plus de détails, www.vorticyexpeditions.com

Perspective • Tous les habitants de tous les pays n'ont pas la chance de pouvoir pratiquer notre sport. Ainsi, le parachutisme sportif est interdit à Singapour. Toutefois, une compagnie Aerial Trend vient d'obtenir l'autorisation de faire des tandems pendant deux jours. Ses fondateurs espèrent que cette ouverture débouchera sur une autorisation permanente.

Voisinage • Le mois dernier, il était question de relations de bon voisinage. Ce mois-ci, Skydiving relate l'agression d'un parachutiste texan qui avait suivi la voile principale d'un coéquipier suite à une procédure de secours. Le propriétaire du terrain l'a alors poursuivi avec son 4x4 et a fini par le renverser, lui fracturant le bras. Il y a évidemment eu dépôt de plainte. Le voisin était déjà connu pour son mauvais caractère puisque sa propriété était indiquée comme zone à éviter sur la photo aérienne utilisée pour les briefings sur la zone.

Skydiving (U.S.A.) www.skydivingmagazine.com

Calendrier 2004

9 au 11	Besançon	Coupe de France Voile Contact n°2, Etape Finale et Coupe d'Europe
9 au 11	Lesce-Bled (Sloénie)	Coupe d'Europe de PA
10 et 11	Forêt Fossesnant	9 ^e Challenge de Port la Forêt P.A. Individuelle et par Equipe
14 au 18	Lapenize	Flying Competition (VR et freestyle)
16 au 18	Brienne Le Château	Coupe de France Free Style, Sky-Surf, Free-Fly n°2 avancés et intermédiaires
16 au 18	Strasbourg	Championnat de France P.A./Equipe Coupe d'Europe "Open"
24 et 25	Bergerac	Challenge National P.A./Volige "Excellence", "Cadets", "Juniors"
24 au 31	Sugle	1 ^{re} Edition de l'Étendard Boogie
31 au 1 août	Belluno (Italie)	Coupe d'Europe de PA
31 au 5 août	Vannes	Championnat de France (toutes disciplines)
		+ Coupe de France Vol Relatif n° 3 (4 et 8) + Etape Finale
31 au 8 août	Grugères (Suisse)	7 ^e Championnat du Monde des POP's
AOÛT		
7 au 15	Vichy	Espace Boogie
9 au 20	Autriche	3 ^e Championnat du Monde Militaire
14 et 15	Le Blanc	2 ^e Challenge P.A. de la Ville de Le Blanc
14 et 22	Montzan	1 ^{re} Boogie de Montzan avec Twin Otter + Casa 212 Grandes formations, sauts mixtes.
20 au 22	Brienne	Coupe d'Europe de Vol Relatif à 16
21 au 29	Roggen	Boogie Boogie 3
27 au 29	Nancy	Rassemblement National Féminin
Septembre		
11 et 12	Grasseille	VR 3 et VR 7 Ligue Basse Normandie
11 au 19	Nancy	Skyvan
13 au 19	Breil	2 ^e Championnat du Monde Free-Fly
13 au 20	Breil	5 ^e Championnat d'Europe Sky-Surf - Free Style
14 au 19	Saint-Florentin	Rassemblement bi-annual AVEG
16 au 24	Croatie	Championnat du Monde P.A./Volige - VR - VC
25 et 26	Pau	Free Fly Contest (inter-ignés) et Challenge VR3
25 et 26	Pujaut	3 ^e Coupe de PA des Ligues Méditerranéennes
ND	Saint Florentin	Finale AVEG
Octobre		
2 et 3	Lorraine	Championnat de Lorraine
9 et 10	Boulac	Coupe de la Ligue
9 et 10	Pujaut	ProTrack Confest
9 et 10	Tarbes	Coupe de la Ville de Tarbes
9 au 15	Pujaut	Boogie d'Automne
16 et 17	Pujaut	Challenge Frédéric Perrin
Novembre		
11 au 14	Pau	Pau Multifly
Décembre		
11 au 12	Pau	Coupe de Noël
17 au 19	Pujaut	Challenge des moniteurs

DISCIPLINES

ARTISTIQUES AU

BLANC

DU 11 AU 13

Cette rencontre regroupait trois disciplines, le freestyle, les figures libres (que nous allons continuer d'appeler "freestyle") et le skysurf, dans deux catégories différentes : avancé et intermédiaire. Pour le freestyle intermédiaire, il s'agissait du championnat de France, pour les autres disciplines, c'était la première étape de la Coupe de France. Une étape qui n'a connu malheureusement qu'une faible participation, les tableaux de résultats parlent d'eux-mêmes avec, par exemple, une seule équipe en freestyle avancé ou en skysurf intermédiaire. Donc pas de grosse surprise au niveau des classements.

Le championnat de France de freestyle intermédiaire connaît plus de succès avec huit équipes participantes et une réelle compétition pour monter sur le podium. La compétition se déroule sur cinq manches au programme imposé, comportant chacune trois figures ou mouvements (spock, 69, demi eagle, chain, etc.), notés chacun de 0 à 10 points. Le programme est évidemment connu à l'avance et les compétiteurs peuvent s'entraîner dessus. Les vidéos sont mis à disposition par la fédération.



Equipe Nice option STN



Equipe Sonic

Résultats

Free Fly avancé (sur 7 sauts)

Equipe	Total	Pts coupe	Cl
Reflex 4théryb Annemasse (Coedray Raphaël, Gildard Alexandre, Gabel Julien)	57,4	82	1

Skysurf avancé (sur 7 sauts)

Equipe	Total	Pts coupe	Cl
VTE France Annemasse (Brouha Marc, De Gorter Sylvain V)	54,1	77,29	1
Poe Passion Aquitaine (Perraud Blaudine, Lascary Cyril V)	51,6	73,71	2
Sky Surf Bourgogne (Datschmire Christian, Hanshart Gilbert V)	37,4	53,43	3

Free Fly avancé (sur 7 sauts)

Equipe	Total	Pts coupe	Cl
lesagis'Air Annemasse (Griottes Elodie, Gabel Julien V)	56,2	80,29	1
Cap à l'Ouest Le Blanc Rennes (Gervier Roland, Bernier Brice V)	42,7	61	2
Ozone Gap (Duchastelle Valérie, Malabel Thomas V)	36,1	51,57	3
Airmées Vannes Rennes (Bernier Sophie, Emeraud Lydie V)	33,2	47,43	4

Sky Surf Intermédiaire (sur 7 sauts)

Equipe	Total	Pts coupe	Cl
One Shot Loose Boulogne (Brousseau Mélanie, Gutterreux Fabrice V)	32,4	46,29	1

C'est l'équipe Sonic Team Ampuria qui gagne le championnat 2004. Basée à Ampuria, elle est composée d'Isabelle Eck et Benjamin Alvaro. Ils ont effectué 200 sauts d'entraînement ensemble. Isabelle est basée à Ampuria, elle pratique depuis cinq ans et totalise 950 sauts. Benjamin habite Carcassonne, il totalise 800 sauts et a débuté le parachutisme il y a 18 mois, c'est un ancien élève de Babylon. L'année dernière, il avait participé également au championnat à Lapaissie.

"Cette catégorie intermédiaire est une bonne rampe de lancement vers la compétition avancée" précise-t-il. "Certain(e)s d'entre nous visent le stage de sélection et se présentent avec un bon entraînement. D'autres ont peu de sauts ensemble, mais le niveau est intéressant. On constate que les sauts tête en haut sont plus sélectifs, peut-être parce que les gens préfèrent sauter tête en bas et négligent un peu cette partie. Pour nous, c'est surtout les différences de taux de chute tête en haut qui ont été difficiles à gérer. Je précise que l'organisation et l'accueil du centre de Le Blanc ont été parfaits !"

Le centre de Le Blanc présentait deux équipes locales et c'est l'une d'entre elles (Tête en l'air - Le Blanc) qui se classe deuxième. Johann André et Sébastien Chambet ont à peine deux ans de pratique mais montrent déjà de bons enchaînements tête en bas.

Troisième participation et troisième place pour l'équipe d'Annemasse (Arno Ducrot et Cyril Aymard) qui se fait distancer sur les deux derniers sauts et les séquences tête en haut.

En quatrième position et pas loin derrière au niveau des scores, on trouve l'équipe Nice Option STM qui marque un score total supérieur à 100 points. Ensuite l'écart se creuse davantage vers le bas du classement.

En fin de compétition, un dernier saut des 2 avions a été organisé par Loïc Jean-Albert avec tous les compétiteurs de la catégorie, ravis de se défendre et s'amuser ensemble.

Prochaine étape pour les disciplines artistiques à Brienne mi-juillet ■

Equipe les Gazelles, Royan



Free Fly Intermédiaire (sur 5 sauts)

Equipe	Total	Cl
Sonic Team Ampuria (Eck Isabelle, Alvaro Benjamin)	112,8	1
Tête en l'air Le Blanc (André Johann, Chambet Sébastien)	109,9	2
Shark Circus Annemasse (Ducrot Arno, Aymard Cyril)	103,7	3
Nice Option STM (Moukier Olivier, Calzavé Sylvain)	100,8	4
Taktik Royan (Bazot Bertrand, Dufresne Xavier)	76,8	5
Les Gazelles Royan (Matuszy Sophie, Noël Dorothée)	75,5	6
Free Pouilles Le Blanc (Wipart David, Chaillet Mathieu)	72,4	7
Pou Air Two Teams (Duffau Frédéric, Rulligant Benjamin)	61,6	8

VOL RELATIF

DU 29 AU 31 MAI

À 4 ET 8 À BOULOC

■ Pour la première fois, l'école de parachutisme de Boulloc s'est vu confier l'organisation d'une étape de la Coupe de France en vol relatif. Les années précédentes, le centre avait déjà vu passer la P.A./voltige, le voile contact, et les disciplines artistiques. Le point fort de ce week-end de compétition a été l'organisation sans faille, même si le temps est venu gâcher quelque peu la fête ■



Equipe Brienne Vol Vertical.



L'organisation d'une étape du circuit Coupe de France de vol relatif est une grande première pour le centre de Bouloec. Ainsi le staff de l'école de parachutisme, sous la houlette de son président Francis Robillard et animé par son D.T. Christian Blattedou avait apporté un soin tout particulier à l'organisation de cet événement.

Toute l'équipe a préparé cette compétition avec minutie et professionnalisme afin d'accueillir et de satisfaire au mieux la population présente pendant ces trois jours, dont une majorité découvrirait pour la première fois ce centre. L'infrastructure de cette drop-zone s'adapte parfaitement et naturellement à l'accueil d'une telle compétition. Les deux Pilatus du centre étaient présent afin de faire sauter confortablement les compétiteurs et d'optimiser le déroulement des manches à 4 et à 8. L'atmosphère a été parfaitement

gérée, offrant suffisamment de temps entre les manches pour plier et bricoler les sauts.

Sur un plan logistique, le centre bénéficie d'aménagements confortables pour la clientèle issue de l'U.C.P.A., qui pro-

pose dans son catalogue des stages de parachutisme à Bouloec : hébergement en chambre ou bungalow, camping sur place avec un bloc sanitaire digne de ce nom, vaste salle de pique-nique autour de laquelle est organisée tout le centre : salles vidéos, salle de repos, sanitaires, bar, restauration... Et Dieu sait que les repas servis sur le centre de Bouloec sont bons... ça change du traditionnel et miteux plateau repas que bon nombre des compétiteurs ont connus en compétition durant des années.

Côté compétition, le plus surprenant est le taux de participation inférieur aux années précédente : seulement 23 équipes engagées alors que le centre en attendait au minimum une trentaine. Ainsi seulement 10 équipes ont concouru en N.1, 5 en N.2 et 15 en V.R.S.

La question est de savoir quelles sont les raisons d'une baisse si flagrante pour ce début de saison : manque d'entraînement, manque d'argent, centre trop éloigné pour certains, lassitude de la compétition pour d'autres ? L'étape de Maubeuge, qui viendra de se terminer au moment où vous lirez ces quelques lignes, nous aura sûrement apporté son lot de réponses quant au taux de participation pour cette année.

Alain Pichourry

Équipe Amnecy Go Fast Mandelieu.



Equipe CPN Windstopper.

Pour résumer le déroulement, samedi, quatre manches à quatre furent validées ainsi que deux manches à huit, ce qui laissait présager une fin de compétition le dimanche soir... Malheureusement la météo en a voulu autrement : après un samedi très estival, la journée du dimanche a été pluvieuse du matin jusqu'au soir : pas un saut. Dommage, car Dieu sait si les journées pluvieuses sur un terrain de parachutisme sont ennuyeuses pour certains !

Lundi, retour de conditions plus stables : trois manches à quatre en matinée dont la fameuse septième manche, un saut rapide, le saut de libre tant attendu en N.1, qui peut remanier la morphologie d'un classement. A ce jeu, l'équipe Vortex sera la plus forte avec 29 points suivie de Go Fast Mandelieu totalisant 19 points et du V.R.5 Annecy, Brienne le Château, A.S.P.U. Juju Maubeuge et V.R.5 Le Blanc marquant 18 points.

Le podium en N1 est trépidant par les équipes habituées du circuit, même si certaines ont été remaniées par rapport à la saison précédente (Vortex, Annecy et Brienne par exemple). Les moyennes sont celles d'une

première étape : 9,4 à 14,2 points, moyennes légèrement en dessous de la valeur de certaines équipes qui s'exprimeront plus d'ici le championnat. En N.2, chose agréable à retenir, plus d'équipe à un point de moyenne ! Le niveau continue de progresser.

Le tirage en N.1 et en N.2 était relativement équilibré aux dires des intéressés avec un saut de libre en N.1. La compétition fut clôturée sur la septième manche.

A noter trois équipes en N.1 qui avaient choisi la sortie directe : Go Fast Mandelieu, Brienne le Château et Sky Fever Insee Maubeuge. En observant cet engouement, il serait peut-être judicieux que les instances fédérales réfléchissent pour les années à venir à la réintroduction de la sortie directe, exclusivement en N.1, ce qui permet de pimenter un peu plus le déroulement des manches en dehors du côté ludique. Après un petit sondage informel effectué sur place, une majorité de compétiteurs présents à cette étape a émis un avis favorable pour la mise en place de la sortie directe obligatoire pour les équipes de N1. A méditer...

Quant au V.R.8, seulement deux manches à cause des conditions météo et seulement cinq équipes dont trois formées sur place ! Diantre doivent se dire les dieux vivants du V.R.8 en observant un taux de participation toujours si faible en France.

Annecy Go Fast Mandelieu remporte de nouveau l'épreuve avec 10 points de moyenne, suivi de Skyfever Parafun (8,5 pts de moyenne) et Brienne Vol Vertical (5,5 pts de moyenne).

Au chapitre de la détente (la compétition n'est pas synonyme de haine !), soirée de gala le samedi soir avec menu gastronomique du Sud-Ouest, projection d'un montage digne de celui d'un boogie et reprenant les sauts du jour, compétition amicale de volley-ball et tournois endiablés de tarot et de scrabble le dimanche, farniente en terrasse le samedi soir, bref par moments, un air de vacances planait sur le centre, on en oubliait même la compétition !

Ah, si toutes les étapes de la Coupe de France pouvaient être comme ça... ■



Podium V.R.8.

Résultats

V.R.8 (sur 2 sauts)

Equipe	Total	Moyenne	Glt
Annecy Go Fast Mandelieu	20	10 pts	1
Parafun - Skyfever	17	8,50	2
Brienne Vol Vertical	11	5,50	3
Les Diables - Existential	5	2,50	4
Cahors CPN	3	1,50	5



Équipe Armée de l'air.



Podium V.R.4

VR4 National 1 (sur 7 sauts)

Équipe	Total	Moyenne	Clt
Vortex Parafun Lapalisse	100	14,29 pts	1
Go Fast Mandelieu (SD)	97	13,86	2
VR5 Annecy	95	13,57	3
Armée de l'air	88	12,57	4
Brienne le Château (SD)	86	12,29	5
ASPU Jura Mombouge	85	12,14	6
Sky Fever INSEEC Mombouge (SD)	82	11,71	7
VR5 Le Blanc Régional Centre	80	11,43	8
Brienne on Val Vertical	73	10,43	9
Val Vertical Fretoy (SD = sortie directe)	66	9,43	10



Équipe Vortex Parafun Lapalisse.

VR4 National 2 (sur 7 sauts)

Équipe	Total	Moyenne	Clt
CPN Windstopper	77	11 pts	1
Les Diables Orléans	64	9,14	2
Armée de l'air 2	61	8,71	3
Existential	57	8,14	4
FL115 Leblanc AX ASI	52	7,43	5
Relatif Côte d'Azur	50	7,14	6
Cahors on Air	48	6,86	7
Arc en Ciel / Val Vertical	47	6,71	8
Basile Reloaded	47	6,71	9
The Sky Marmottes - Le Blanc AX ASI	45	6,43	10
Skytanic Seasmur	41	5,86	11
Turba Loox	41	5,86	12
Mardi 118 et CPN	30	4,29	13
Nac Fly Cahors	26	3,71	14

VOILE CONTACT À PUJAUT

DU 29 AU 30 MAI

Grégory Schmidt



Lancement rondement mené pour la Coupe de France 2004 avec cette première étape qui s'est déroulée les 29 et 30 mai sur le centre de parachutisme d'Avignon. Jacques Vedel, président du centre, était fier d'organiser une fois de plus cette épreuve en rappelant qu'Avignon est historiquement une terre d'accueil du voile contact français.

Pour l'occasion, le centre avait agrémenté ses infrastructures et fait monter des tentes afin que les équipes puissent y déposer leur matériel et s'isoler du reste de l'activité pour pouvoir briefer leurs sauts et se concentrer du mieux que possible.

Les juges emmenés par F. Munoz ainsi que la vidéo sol de la F.F.P. étaient prêts. Un des deux Pilatus était réservé aux épreuves, il ne restait qu'aux seize équipes de V.C. 2 (dont deux internationales) et six équipes de V.C. 4 (dont une internationale) à en découdre dans un ciel qui, en plus, prévoyait d'être clémente.

Voile contact à 4

C'est par l'épreuve de voile contact à 4 que la compétition a débuté. La première des cinq manches a été assez homogène pour l'ensemble des équipes, excepté pour l'équipe du Paracub de l'Indre qui se faisait déjà distancer.

Un groupe de trois équipes s'est ensuite installé aux trois premières places. Mais l'équipe Ligue d'Aquitaine composée de Christophe Balisky, Patrick Seurin, Olivier Huart, et Eric Meinier, gérant très bien la compétition, a régulièrement pris un point par manche à ses poursuivants pour terminer à la première place avec une belle moyenne à 5,8. Derrière, Besançon composée de Jean-Michel Poulet, Bruno Béti, Serge Descouvrière, Stéphane



Stéphane Corrêas

L'équipe internationale française 4 construite "Boomerang"

Corréas, profitait d'une erreur de l'équipe Ligue de Provence au 3ème saut pour prendre une légère avance qui leur permettait de terminer à la deuxième place avec 4,8 points de moyenne. L'équipe Ligue de Provence, composée de Vincent Coliac, Vincent Arnoud, Delphine Arnoud, Bernard Dumon, Dimitri Nikolaïev, prenait la troisième place avec 3,8 points de moyenne. Mais attention : ces deux dernières équipes restent de bonnes candidates à la victoire lors des prochaines compétitions.



Grégory Schmidt

En sortie pour le voile contact à 2, l'équipe Saumur Strasbourg.

Voile contact à 2

Cette épreuve, par définition très intense et à rebondissements, n'a pas manqué, pour cette première étape de la Coupe de France 2004, de satisfaire à cette règle. Dès la première des cinq manches, plus de la moitié des équipes affichait des scores qui permettaient à toutes de croire à une accession au podium. Ligue PACA Marseille se plaçait d'emblée à la première place en affichant une petite supériorité avec un saut à 11 points.

Un groupe de six équipes abordait les trois premières manches au coude à coude, ne permettant ainsi d'erreur à personne. L'équipe Sky Service étant alors installée à la 2ème place en embuscade derrière Ligue PACA Marseille.

La surprise, à partir de la 4ème manche, vint de l'équipe Saumur-Strasbourg qui, après un démarrage plutôt lent lors des trois premiers sauts, a su monter en pression lors des deux dernières manches pour doubler Sky Service et pour s'entendre dire de la part de Ligue PACA Marseille qu'il était temps que l'épreuve s'arrête !

C'est donc sur une belle compétition que Ligue PACA Marseille composée de Vincent Arnoud et Delphine Arnoud s'impose à la 1ère place devant Saumur-Strasbourg, à la 2ème place, composée de Stéphane Corréas et Thomas Nadalès, et Sky Service à la 3ème place, composée de Claudia Balisky et Christophe Balisky.

Le centre d'Avignon a donc une fois de plus assuré parfaitement l'organisation d'une compétition nationale. La Coupe de France 2004 est, grâce à lui, bien lancée. On pourra juste déplorer une méconnaissance du règlement de la part de la personne assurant l'avionnage, amenant quelques annonces incompréhensibles par les compétiteurs. Mais le directeur technique D.M.H. (N.d.l.r. Daniel-Michel Holleville, ancien compétiteur en voile contact) et les juges veillant au grain, tout s'est déroulé pour le mieux, bouclant ainsi très efficacement la compétition sur deux jours au lieu de trois.

Toutes les équipes se sont donc donné rendez-vous à Besançon pour une prochaine étape à triple intérêt : Coupe de France, Coupe d'Europe, et aussi et surtout un super hommage à notre copain Dominique ■



Grégory Schmidt

...Résultats page suivante

Les couples en force



Sky Service : Christophe et Claudia Balisky,
Besançon 1 : Magali Belgodère et
Jean-Michel Poulet

Il y a eu dans le passé des couples qui compétitaient ensemble, mais ils avaient disparu du circuit depuis quelques années. Trois couples/équipes de V.C.2 concourraient lors de cette étape et leurs résultats furent étonnants puisque deux (Ligue PACA Marseille et Sky Service) se sont placés sur le podium, et qu'on y trouve même les vainqueurs de l'étape. La troisième équipe (Besançon 1) se classe 6^{ème}. Faut-il en tirer des conclusions ? L'amour fait-il voler nos ailes plus vite ? Peut-être mais attention, note du rédacteur : il ne se passe assurément rien entre les deux équipiers masculins de Saumur/Strasbourg classés 2^{ème} à cette étape...

Nos trois couples/équipes sont composés de :

- Ligue PACA Marseille : Delphine et Vincent Arnoud,
- Sky Service : Christophe et Claudia Balisky,
- Besançon 1 : Magali Belgodère et Jean-Michel Poulet



Résultats Voile Contact

Equipes à 4

Equipe	Manche 1	Manche 2	Manche 3	Manche 4	Manche 5	Total	Cl
Ligue d'Aquitaine	4	6	7	6	6	29	1
Besancon	5	3	6	5	5	24	2
Ligue de Provence	3	5	2	5	4	19	3
Inaccess 4	3	3	4	2	4	16	4
Armée de l'air	3	2	3	4	2	14	5
Paracub de l'Indre	0	1	0	0	0	1	6

Equipes à 2

Equipe	Manche 1	Manche 2	Manche 3	Manche 4	Manche 5	Total	Cl
Ligue PACA Marseille	11	8	10	10	10	49	1
Saumer Strasbourg	9	9	8	11	11	48	2
Sky Service	9	9	9	9	11	47	3
Holland	8	8	8	9	8	41	4
Armée de l'air 2	5	9	9	8	10	41	5
Besancon 1	9	6	9	8	7	39	6
Armée de l'air 1	9	7	7	8	8	39	7
Région aéroienne Nord	8	8	7	7	7	37	8
Belgium	7	8	4	6	9	34	9
Strasbourg 1	7	5	6	5	9	32	10
Ligue PACA Pujaut	7	5	6	7	7	32	11
Tallard Nord	6	6	6	6	6	30	12
Paracub de l'Indre	3	6	4	6	6	25	13
Besancon 2	3	6	6	4	5	24	14
Région aéroienne Sud	4	3	5	5	6	23	15
Vannes Contact	3	2	3	2	2	12	16

Une Nouvelle Etape Dans Le Vol Humain[®]

NEWTON
RINGSIGHT



Mosney 2, 562 25 - 6219 501a 5y1101e - 01010101
Phone: +45 45 45 24 00 5-400 4-010-400-0-25
Fax: +45 45 45 24 00 www.1-800-8-45

Disponible Chez Votre Revendeur

Envie de matos ?
Livraison à domicile

ADVANCE **ICARUS**
L'ART DE L'ESCAPE

PARASPORT **Performance Designs** **cherrytime**

CYPRES **Etc...**

EDOLE EFOCE

Damien 06 63 68 11 33
shop.veloco-skydive.com

4, 5 ET 6 JUIN

PRÉCISION ET VOLTIGE À
MONTBÉLIARD

PA par équipe



PA individuelle



Voltige

La 3^{ème} étape de la Coupe de France s'est déroulée à Montbéliard les 4, 5 et 6 juin dernier. Pas de chance non plus pour cette édition qui réalise tout juste les minima en voltige. Encore que : il a fallu qu'un compétiteur malchanceux accepte de prendre 16 secondes sur son saut pour valider la manche ! En précision cinq manches ont pu être effectuées. 64 compétiteurs s'étaient tout de même déplacés à l'occasion, espérant sans doute faire plus de sauts qu'à Nancy et Cahors. Hélas le temps n'est vraiment pas de la partie en ce début de saison. Comme bien souvent il convient de saluer le travail des bénévoles du centre qui ont su patiemment veiller au bien-être des compétiteurs cloqués au sol.

En équipe le para club de Nice s'impose avec un total de 36 cm suivis de Nogent Val de Marne et l'E.T.A.P. En individuel, François Martzoff (Strasbourg) réalise une très bonne performance avec 1cm sur les 4 sauts. La voltige en saut unique donne la victoire à Loïc Lubin de l'Armée de l'Air. À noter la présence de deux femmes dans la compétition, elles sont hélas de plus en plus rares mais Danièle Ferroni reste une inconditionnelle ! Emilie Pondard quant à elle se classe 6ème avec 6 cm, la petite Bretonne est bien partie cette année pour faire parler d'elle. Prochaine étape à Frétoy le Château du 2 au 4 juillet ■

PA Individuelle

(sur 4 sauts et 64 compétiteurs) cm

Nom	Total	Clt
Martzoff François	0,01	1
Messah Aylin	0,03	2
Buono Dominique	0,04	3
Henoff Ronan	0,04	4
Laffaille Raymond	0,06	5
Gentle Stéphane	0,06	6
Pondard Emilie	0,06	6
Bouilloud Jean Yves	0,06	8
Louhard Bruno	0,06	9
Burgos Christophe	0,06	10
Bern Olivier	0,06	10
Roth David	0,06	10

Résultats

Voltige

(sur 1 saut et 26 compétiteurs) cm

Nom	St 1	Clt
Lubin Loïc	7,06 sec.	1
Henoff Ronan	7,15	2
Martzoff François	7,64	3
Ventejo Patrick	7,68	4
Jolivet Yannick	7,90	5
Jousserot Thomas	8,05	6
Amiet Serge	8,74	7
Chiappo Olivier	8,75	8
Eugene Antoine	8,75	8
Burgos Christophe	8,97	10

PA par équipe (sur 5 sauts et 11 équipes)

Équipe	Total	Clt
CP de Nice 1 (Buono Dominique, Bouilloud Jean Yves, Laffaille Raymond, Bouilloud Jean Yves)	0,36 m	1
Nogent Val de Marne (Eugene Antoine, Bern Olivier, Messah Aylin, Polissager Jean Philippe)	0,48	2
ETAP Ligne Aquitaine (Ventejo Patrick, Jolivet Yannick, Lolet Gérard, Loure Jean Luc)	0,53	3
Armée de l'Air 1 (Lubin Loïc, Chiappo Olivier, Milot Laurent, Henoff Ronan)	0,59	4
Compègnès Oise (Gallot Eric, Ventejo Thierry, Roth David, Dubrez Daniel)	0,72	5
Armée de l'Air 2 (Burgos Christophe, Jomassowski Eric, Chaurrier Franck, Bouvier Jean François, Rabat Rami)	1	6
Strasbourg (Rapp Cyrille, Jousserot Thomas, Martzoff François, Xillig Marc)	1	6



Hope Diamond à 96, une seule prise manquante.

10^{EME} ARIZONA CHALLENGE

DU 27 AU 31 MAI

Ce rassemblement international en vol relatif fête déjà son dixième anniversaire. C'est en 1994 que Jack Jefferies l'organisait pour la première fois. L'intention était de réaliser des formations techniquement difficiles. Cela démarrait par deux jours de V.R.16 séquentiel suivi le dernier jour, en guise de cerise sur le gâteau, par une formation complexe réunissant environ 100 relatifs. Chaque année est centrée autour d'un thème nouveau. Par le passé de grandes formations baptisées "rubic", "caterpillar", "jewel", etc... furent organisées. Le thème de cette année était le "hope diamond".

Vendredi, 9 heures du matin. 104 relatifs se retrouvent dans le hangar de pliage de Skydive Arizona. Craig Girard, capitaine de l'équipe Arizona Airspeed, accueille les invités et présente les équipiers de l'équipe nationale américaine de V.R.8. Un petit regard circulaire en direction des autres invités et on se sent instantanément tout petit parmi les skygods présents. BJ Worth, Guy Manos, Jack Jefferies, Kate Cooper, etc. Le nombre de médailles que ces relatifs ont obtenues lors des différents championnats du monde donne le vertige.

Les deux premiers jours de cet événement sont toujours réservés au V.R.16 séquentiel. Les quatre jours suivants, des sauts extrêmement complexes sont effectués sous la direction d'Airspeed.

Lors du premier briefing, chacun pense spontanément que de telles figures sont impossibles à réaliser. Dans certaines formations, plus de la moitié des relatifs sont en retournement, ce qui constitue un véritable travail de précision. Et on n'en reste pas à une seule formation difficile par saut. On en briefe jusqu'à trois. "Hot sequential" donc...

Six sauts sont prévus par jour. Tout comme pour le V.R.4, chaque saut est exécuté deux fois. Après chaque saut on regarde la vidéo, on assiste à un debriefing court et on reprend la direction du ciel.

Lorsque nous regardons la vidéo du deuxième saut, nous sommes à chaque fois ahuris de voir que ces formations ont été exécutées avec succès.

Parfois, à 6 000 pieds, la 3ème, la 4ème ou même la 5ème figures sont complètes, ce qui donne alors l'occasion aux membres de Airspeed de nous faire la démonstration de leurs techniques de "knee flying" (vol sur les genoux).

Les briefings d'Airspeed sont très efficaces. Même pour les formations à 50 inscrites plus loin au programme, tout fait l'objet d'un briefing sur les planches à roulettes. Vu la complexité extrême des figures, l'accent est mis sur le positionnement. Précision au degré près, immobilité dans son slot et seulement alors saisie des grips. Il est évident que cette équipe nous propulse à un niveau élevé.

Vu la cadence rapide, les six sauts prévus sont terminés aux environs de 15 - 16 h. Ce qui



Sortie des 5 avions en formation à 16.000 pieds de hauteur.

Willy Boeykens



Graig Girard, capitaine de l'équipe Arizona Airspeed, dirige les briefings.

Willy Boeykens

nous donne l'occasion de nous détendre autour d'une bière bien fraîche et en compagnie de cette talentueuse équipe de haut vol, toujours sous l'agréable soleil d'Arizona.

Après deux jours et 12 sauts, il est temps de passer à des formations plus importantes. Les six groupes sont réorganisés en trois équipes de 32 à 36 relatifs. À nouveau, lors du premier briefing, chacun a le sentiment que c'est de la pure folie. Mais on se souvient alors du premier jour qui a prouvé qu'avec de la discipline tout est possible.

Comme le disait Graig : "It's not about speed", ce sont en fait les derniers 20 centimètres jusqu'à son slot qui comptent. Ceux-ci doivent être parcourus de façon coulée et contrôlée. C'est ça le "speed contrôle".

Après quatre formations à 36, la journée est clôturée par deux formations séquentielles à 48. La première formation s'inscrit à présent totalement dans le thème du meeting, le "hope diamond".

Au premier coup d'œil, on pourrait croire que ces figures chuteront lentement, mais grâce aux excellentes explications techniques d'Airspeed, il est rare de voir quelqu'un en dessous de la formation. Ceci témoigne également de la somme des talents présents.

Certaines formations à 48 semblent folles. Première formation : six hope diamonds de huit relatifs, reliés entre eux, qui se séparent ensuite, effectuent un 180° par diamant, pour revenir enfin à la position initiale. Solide échantillon de technique !

Aux environs de 16 h, la journée est déjà terminée et la moitié de la bande se retrouve à nouveau au soleil, sur la terrasse du "Bent prop bar" pour une détente bien méritée.

Lundi, dernier jour. Le véritable challenge, c'est aujourd'hui. Au programme : figure de douze hope diamonds de huit relatifs, reliés entre eux. Cela ressemble à un grand tapis volant.



À bord de deux Skyvan, deux Twin-otter et un Twin-Beach, nous évoluons jusqu'à 16 000 pieds, avec de l'oxygène à bord. Le premier saut est déjà pas mal réussi. Aux extrémités, certains relatifs n'ont pas apporté à la figure, mais celle-ci vole magnifiquement bien. Il n'y a pas d'appontages brutaux ou de relatifs évoluant en dessous de la formation.

Cependant, une fois sous voile après le saut, un accident grave se produit. Deux relatifs sont victimes d'une collision à basse altitude. L'un d'eux s'en sort, l'autre ne parvient pas à se dégager de la voile et heurte brutalement le sol. L'ambiance retombe instantanément, surtout lorsque l'on apprend qu'il s'agit de Todd Hawkins, un des équipiers d'Airspeed. Les activités de saut sont immédiatement interrompues. Todd est emmené par hélicoptère vers un hôpital où l'on diagnostiquera plus tard des fractures à la colonne vertébrale et aux hanches. Mais Todd a perdu conscience dans l'intervalle.

Airspeed décide d'attendre des nouvelles plus précises et de pouvoir contacter la famille avant de reprendre les activités de saut.

Vers 14 h, nous apprenons que la situation de Todd est stable, et qu'il n'y a probablement pas de lésions au cerveau, ce que nous avons craint dans un premier temps.



Hope Diamond à 16, pour s'échauffer.

Les sauts reprennent, mais les événements ont visiblement marqué chacun de nous.

Les 28ème et 38ème sauts sont plus ou moins un remake du premier. Cependant, lors de la 48ème tentative, la figure semble complète. Mais en visionnant plus tard la bande vidéo, on constate qu'une des grilles n'était pas achevée avant le moment où le premier relatif part en dérive. Loupé de peu, donc !

Encore un essai et Arizona Challenge sera arrivé à son terme.

À 18 h, les cinq avions rejoignent à nouveau l'altitude de 16 000 pieds. La figure se construit très bien, mais quelques relatifs manquent encore au moment de la séparation. Le challenge de cette année n'est donc pas complètement réussi. Malgré tout, aucun relatif n'est mécontent. Chacun a vécu quatre journées de saut inoubliables. On ne peut trouver une telle qualité de saut nul part ailleurs dans le monde.

Merci Airspeed. L'année prochaine nous serons très certainement de retour pour le Memorial Day. ■

Airspeed Challenge 2005

Il se tiendra du 27 au 30 mai. 24 sauts en 4 jours sont prévus au programme. Altitude de saut : 13.500 pieds. Pour le 100-way, le saut se fera de 16.000 pieds avec appoint d'oxygène. Le prix d'un saut s'élève à 24 \$, et il n'y a pas de frais d'enregistrement. La participation à l'Arizona Airspeed se fait uniquement sur invitation et en participant aux événements organisés par Airspeed, comme les camps FS 4, les camps de grandes formations, le X-mas boogie, l'Easter boogie, le week-end de Thanksgiving, les camps de Tunnel (soufflerie), l'Arizona 300-way, etc. Pour plus d'information, consulter les sites www.airspeed.org ou www.skydiveaz.com. Le but n'est pas de rassembler un groupe sensiblement plus important, mais bien d'accroître sans cesse le talent et d'assurer de magnifiques sauts.

PARA
MAG

ICARUS VX-39

ATTERRISSAGE AVEC LA PLUS PETITE VOILE AU MONDE



■ En mai dernier, la société américaine Go Fast a organisé le "Icarus VX-39 Go Fast World Record Project" à Perris Valley, en Californie. Rappelons que Go Fast est fabriquant de la boisson énergétique du même nom, et qu'elle est organisatrice d'événements tel que le "Pro Swooping Tour". C'est en coopération avec le constructeur de voiles Icarus que Go Fast a financé ce record du monde d'atterrissage avec la plus petite voile au monde, une qualification officielle qui n'enlève rien à l'excellence de l'exploit. Le héros de la manip, c'est le Brésilien Luis Cani, sponsorisé par Go Fast, pilote d'essai chez Icarus Canopies, champion de swoop sur différentes compétitions, instructeur de pilotage sous voile à Perris et membre de l'équipe de swoopers "Team Extreme" ■

Plus précisément, l'événement consistait à construire la plus petite voile au monde et à trouver un pilote assez fou pour se poser avec. La voile utilisée pour cet exploit fut une Icarus Extreme-VX de 39 pieds carrés. Ce prototype fut construit sur le même concept que le modèle Extreme-VX, une voile elliptique multicellulaire qu'Icarus Canopies commercialise en onze tailles différentes, allant de 119 à 69 pieds carrés. Habituellement, la superficie préférée de Luis Cani est une 79 pieds carrés avec laquelle il gagne régulièrement différentes compé-

titions de swoop. Dernièrement, le Brésilien avait établi le même type de record en volant et en se posant avec une Extreme-VX de 46 pieds carrés. Cette fois, en descendant en dessous de 40 pieds carrés, le challenge devient pointu et Luis Cani l'entreprend avec beaucoup de réflexion, d'autant plus que le Brésilien n'est pas des plus légers. Tout équipé, la balance lui indique 73 kilos. La VX-39 offre une dimension de 1,50 mètre sur 2,40 mètres. Elle est plus petite qu'une voile de kitesurf et son cône de suspension présente une longueur de 1,50 mètre.



Les deux équipements utilisés pour les sauts tests : la parachute habituel de Luis Cani et le harnais qui reçoit la VX-39 en voile tertiaire.



Comparaison de la VX-39 avec une voile de volume plus standard.



La VX-39 offre une dimension de 1,50 mètre sur 2,40 mètres, on la voit ici étalée sur une voile école.

Sauts tests

Pour Luis, la phase d'ouverture est le premier point d'interrogation : tout en étant sûr que, de toutes façons, une voile si petite ne pourrait pas avoir une séquence d'ouverture normale. Afin d'éviter les problèmes de choc à l'ouverture qu'une voile de surface si petite devrait certainement supporter, Luis décide de partir de l'avion en direct-bag. La VX-39 est donc montée sur un harnais par-dessus lequel Luis endossera son parachute habituel. La voile microscopique est montée sur des éleveurs munis du système de libération 3 anneaux. Ceux-ci seront bien dégagés vers l'extérieur des épaules afin de permettre la libération, malgré l'empot de nos Javelins.

Pour le premier saut d'essai, Luis veut d'abord constater comment vole la VX-39, puis la libérer et utiliser son matériel habituel pour se poser. L'atterrissage avec la VX-39, ce n'est pas pour tout de suite. Avant de monter dans l'avion, il fait contrôler ses équipements plusieurs fois et répète le saut consciencieusement. Quelques instants avant la sortie, Luis est complètement absorbé par la concentration en effectuant des exercices respiratoires profonds et bien rythmés. Tom Parker est le rigger que Luis a choisi pour l'assister dans cette manip. Sur axe, Tom tient le direct-bag contenant la VX-39. Il se tient derrière Luis qui s'avance maintenant dans l'encadrement de la porte. Tom et Luis sont prêts. Le pilote d'essai s'élance dans le souffle de l'avion. Tom accompagne son mouvement en présentant le direct-bag à l'extérieur de la carlingue.

En un éclair, la VX-39 sort de sa poche. Son déploiement s'effectue instantanément et symétriquement dans le souffle de l'avion. La voile est immédiatement en pression et Tom dira qu'il n'a jamais rien vu d'aussi rapide : "Une fois ouverte, la VX-39 est partie comme une voiture de course !" Après avoir fait connaissance une première fois avec son nouveau petit bolide, Luis libère la voile à 1200 mètres, comme prévu. "Cette voile est très sensible, a-t-il constaté. Elle peut tourner vigoureusement en balançant simplement le poids de mon corps à gauche ou à droite dans le harnais. Le point de décrochage est peu profond. Il faudra que je sois prudent au moment de la filer."

Les sauts suivants consistent à maîtriser davantage encore le point de décrochage, la sensibilité de la voile, sa réaction aux commandes. Ils consistent aussi à analyser sa vitesse horizontale et verticale ainsi que sa finesse pour déterminer si elle est finalement "posable". Pour



Départ de Luis en direct-bag depuis le Twin Otter de Perris Valley. On distingue le harnais jaune de la VX-39 ainsi que la poignée de libération, sous son équipement standard.



ce faire, deux autres parachutistes sautent juste avant Luis, avec des voiles normales. Puis ils volent en frein à 50 mètres l'un derrière l'autre afin d'être, pour le pilote d'essai, deux références définissant une ligne imaginaire entre eux, et par rapport à laquelle Luis simulera un sloop de manière à estimer son angle de plané et sa vitesse horizontale.

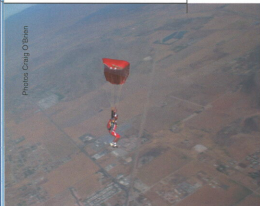
Réaliser un sloop sur un plan d'eau ou au ras de la surface du sol n'est pas chose facile, et ici, Luis tente de réaliser l'exercice par rapport à une ligne fictive tracée entre deux voiles qui descendent à environ 10 km/h et avancent approximativement à 20 km/h. Luis réalise ainsi une dizaine de sauts avec fumigène au pied. Lors de ses swoops fictifs réalisés par rapport à la ligne ima-

ginaire "dessinée" entre les deux voiles, la trace de fumée est suffisamment horizontale pour imaginer que l'atterrissage avec la VX-39 est certainement possible.

Quelques autres sauts sont également réalisés avec deux parachutistes équipés de wingsuit, tentant de voler à côté de Luis et sa VX-39. Grâce à un équipement radio utilisé par chacun, les hommes furent rapidement capables de voler les uns à côté des autres sur une distance horizontale d'environ 2 000 mètres. L'implacable constatation fut faite : la VX-39 peut voler à la même vitesse horizontale et verticale qu'un "flyer" équipé d'un wingsuit.

Puis Luis Cani et les membres de l'équipe avec qui il travaille sur ce projet doivent maintenant répondre à une seule question :

est-il possible de se poser avec la VX-39 sans risquer sa vie ni même ses os, alors que ce prototype avance à une vitesse horizontale de 120 km/h, et avec un taux de descente qui avoisine la vitesse verticale de la chute libre ? Toutefois, l'analyse des sauts-test est positive. Le plané que restituait la VX-39 fut à chaque fois bien horizontal. Luis décide de tenter le coup. Afin d'optimiser ce plané, il décide de changer le cône de suspension en Vectran de la voile, pour la monter sur un cône de suspentes plus fines fourni par Icarus Canopies. La finesse des suspentes de ce nouveau cône réduira le frottement sur l'air, et par conséquent, la VX-39 gardera toute son énergie issue du dernier virage pour ensuite la restituer durant le swoop.



En vol, la question est de déterminer s'il est possible de se poser sous ce mouchoir de poche !



*Gonflage de la VX-39 :
elle est plus petite qu'une
voile de kitesurf.*



Le posé en VX-39

Mercredi 12 mai. Après dix sauts-test, et en ayant monté ce nouveau cône de suspension, Luis décide maintenant de sauter pour atterrir avec la VX-39. Au sol, la tension est palpable au sein de l'équipe et chez les spectateurs. Luis se présente à la verticale du "pond" du centre de Perris, ce plan d'eau aménagé pour les compétitions de swoop. Suffisamment haut, il déclenche une rotation à 270 degrés par enfoncement du corps dans un côté du harnais. Puis tout va très vite. La VX-39 plonge vers la surface de l'eau. Le pilote garde les bras haut et la voile revient très progressivement à plat tout en gardant de l'enfoncement et une importante vitesse horizontale. Lorsqu'il se trouve à quelques mètres de la surface de l'eau, Luis descend légèrement les commandes pour aplanir la voilure. Celle-ci est maintenant sur un angle de swoop parfaitement horizontal. Luis n'ose pas effleurer la surface de l'eau avec le pied. Il craint de créer une tension dissymétrique dans le harnais qui se répercuterait sur la voile et donc sur sa ligne de vol. Après un swoop de plus d'une soixantaine de mètres, Luis arrive à la berge du "pond". Il continue à filer sur une quinzaine de mètres pour finalement s'arrêter en frottant les semelles dans la poussière. "À l'arrivée, précise Luis, j'ai eu la même impression qu'au cours du saut d'entraînement d'hier où j'ai fait un swoop avec 7 mètres/seconde de vent dans le dos sous ma VX-79."

Cet exploit réussi fut en quelque sorte une conquête de l'inutile qui toutefois confère une grande crédibilité à Icarus Canopies, constructeur de cette micro-voile, et qui apporte une large couverture médiatique pour Go Fast, puisque l'événement fut présenté sur cent chaînes locales dans différents États des U.S.A., ainsi que sur trois chaînes nationales du pays ■



Luis Cani, après son atterrissage réussi.

Présentation de la séquence d'atterrissage en vue panoramique.





Mixité des disciplines dans le ciel de Lille.



CINQUANTENAIRE DE LILLE-BONDUES

■ Le Centre école Lille Nord Para Club a misé sur les deux derniers long week-ends du mois de mai (Ascension et Pentecôte) pour organiser son plus gros événement de l'année tout en fêtant le cinquantenaire du parachutisme en région lilloise et accueillir la première étape internationale du circuit coupe du monde de Speed. ■





Il y en avait pour tous les goûts : animations diverses, compétition de speedskydiving, présence d'un Skyvan (du 24 au 31) en plus du Pilatus, etc. Après un premier long week-end de quatre jours, et avec l'arrivée du Skyvan en début de semaine, le rassemblement est lentement monté en puissance pour se terminer dans une bonne ambiance de fête et une journée à 22 Skyvan, le samedi 29 mai.

Les blades qui flottent au vent, les stands, le va-et-vient des visiteurs et des passagers tandem (dont certains arrivent les yeux bandés, pour mieux découvrir leur cadeau d'anniversaire...), et les embarquements dans le Skyvan montraient d'entrée de jeu que quelque chose de spécial était en train de se dérouler.

Trois constructeurs étaient présents pour présenter et faire essayer leur matériel : Parachutes de France représenté par Cyril Lancry, Aerodyne représenté par Benjamin Reflet et Para Leasing Nord. 4thirty6, une nouvelle marque de vêtements, tenait également un stand pour présenter ses premiers produits, essentiellement des t-shirts mais des vêtements techniques et accessoires freestyle

sont annoncés pour cette année, en collaboration avec l'équipe Reflex-Annemasse.

Côté animations, il était proposé : de la wingsuit avec Daniel Alonso, du freestyle avec Cyril Lancry et Nicolas Ferry et du vol relatif avec Benjamin Reflet. Grâce aux catégories "intermédiaires" et "no speed", la compétition de speed (première étape de la Coupe du monde, voir ci-dessous) était ouverte à tous.

13 nationalités étaient présentes : France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas, Maroc, Angleterre, Nouvelle-Zélande, Suisse, Pologne, Norvège, Suède, Australie et Autriche.

Sept partenaires ont soutenu l'événement avec plus de 6000 euros de lots : Aerodyne, Parachutes de France, Parafun, Para Leasing Nord, Larsen et Bruggard, Nord Ravalement et 4thirty6.

Au total, durant ces onze jours d'activité, 2 110 sauts ont été réalisés, avec 76 rotations de Skyvan et 62 rotations de Pilatus. Les pilotes étaient Sébastien Menut et Stéphane Marlin pour le Pilatus et Tony De Bruyn pour le Skyvan.

En plus des moyens aériens et humains mis en place, la réussite de cet événement lillois ne tient pas

au hasard. Depuis 2001, le centre organise une compétition internationale de speedskydiving (aujourd'hui devenue étape officielle de la Coupe du monde) et profite de cette opportunité pour mettre en place d'autres animations, attirer des chuteurs de tout horizon et faire découvrir le parachutisme aux néophytes. D'année en année, l'événement se bonifie et cette fois le thème du cinquantenaire a permis notamment de réunir quelques anciens avec les plus jeunes, autour d'un barbecue géant, le samedi soir.

La compétition de speed

Première étape internationale du circuit coupe du monde 2004, elle était aussi l'occasion de percevoir l'ambiance actuelle au sein de cette jeune discipline, non reconnue par la F.A.I., et dont ParaMag suit les mouvements depuis la naissance. Avec 28 compétiteurs (confirmés et intermédiaires) à Lille, on peut dire que le speed intéresse toujours. Il possède le double atout d'une pratique individuelle ne nécessitant aucun investissement matériel de départ. Évidemment, une fois dépassée la curiosité de faire un saut "tout schuss" et de lire la

vitesse enregistrée sur le ProTrack, il faut s'approcher de l'esprit de compétition, de la technique et s'y investir.

On entre alors dans le domaine de l'I.S.S.A. (International Speed Skydiving Association) qui semble avoir pris la relève de l'I.S.S.T. (International Speed Skydiving Team) fondée par Mike Brooke, désormais fort occupé par son nouveau poste de directeur technique à Péronne.

Sur le site www.speedskydiving.com, on trouve le nouveau règlement "Coupe du monde", édité en décembre 2003. A ne pas confondre avec www.speedskydiving.net qui semble figé à l'année 2003, certainement pour les raisons citées plus haut.

Ce sont toujours les ProTrack authentifiés, de couleur rouge, qui officient par paire à la prise de mesures. Placés sur chaque côté du harnais, il ne doivent pas indiquer plus de 30 km d'écart entre leurs données, sous peine de voir le speeder pénalisé d'un 0.8 ("out of boundaries", hors limites). Le score enregistré n'entre alors pas en ligne de compte. Les mesures de vitesse s'effectuent entre 2 700 et 1 700 mètres, et c'est la moyenne des données enregistrées par les



Bruno Proust

Les parachutistes sont présents sur le site : Cyril Lancelotti (Parachutes de France) et Benjamin Reffet (Aerodyne).

deux appareils qui est comptabilisée. Entre chaque saut, les ProTrack changent d'utilisateur, pour éviter les polémiques sur leur fiabilité.

La compétition débute par des épreuves qualificatives : il faut atteindre au minimum 300 km/h pour les hommes et 250 km/h pour les femmes afin de pouvoir participer. Les compétiteurs ayant enregistré des résultats officiels sur les rencontres précédentes n'ont pas besoin de se qualifier à nouveau et participent directement aux "runs".

Au maximum, six runs peuvent valider une compétition. Les trois meilleures performances sont alors retenues et la moyenne des trois donne le score final pour le classement. Pour qu'une compétition soit validée "Coupe du monde", il faut que tous les compétiteurs qualifiés terminent au moins un run.

Afin de s'intégrer parfaitement dans le rassemblement du cinquanteaire et les rotations du Skyvan, à Lille-Bondues chaque compétiteur était libre de s'envoler à sa guise et donc de sauter à son rythme.

Autre particularité de l'épreuve lilloise, elle s'ouvre sur deux catégories de classement supplémentaires : "intermédiaires" et "no speed". La première s'adresse aux brevets B de plus de 100 sauts pour lesquels la vitesse est mesurée entre 3 500 et 2 500 mètres, garantissant une meilleure sécurité. Le

"no speed" s'adresse aux débutants de moins de 100 sauts qui, à contrario de la discipline, essaient de chuter le moins vite possible. Evidemment, ces deux catégories n'entrent pas dans le circuit Coupe du monde !

Ménée dans un style "force tranquille" par le Lillois Fabrice Lebiedzinski, compétiteur lui-même et initiateur de la rencontre nordique, celle-ci s'est déroulée dans une ambiance détendue. Seule la présence en force de compétiteurs anglais et l'utilisation de leur matériel informatique pour le dépouillement des résultats (suite à un problème de port U.S.B.) a lancé un début de polémique qui fut bien vite désamorcée.

C'est l'Anglais Mark Calland qui remporte l'étape, suivi du Norvégien Ken Hansen et du Français Hervé Diennet. A noter également que Mark Calland a réalisé un score à 508 km/h durant les sauts d'entraînement et que la course au + 500 km/h est réservée. En effet, le record à 524,13 km/h (réalisé par Mike Brooke à Gap en 1999) semble être remis en cause par la communauté des speeders sur le motif qu'il a été enregistré selon les anciennes normes (un seul ProTrack, installé sur la cheville). Il n'en reste pas moins que sur la liste des records nationaux (voir ci-contre), Mike Brooke reste en tête avec un score de 494,37 km/h réalisé en 2002.

Sur le plan de la nouveauté technique, on peut retenir que l'utilisation de petits godets sur le pantalon semble prometteuse. Le speeder les utilise pour un meilleur ancrage vertical et, semble-t-il, de meilleurs résultats. Faudrait-il sacrifier un peu de ça pour une courbe de vitesse plus pure ? L'avenir le dira sans doute, car si cet équipement se montre plus performant, nul doute que les speeders abandonneront volontiers leur inconfortables combinaisons moulantes rouges ou qu'un mixte des deux sera créé.

Les trois prochaines étapes de la Coupe du monde 2004 se dérouleront comme suit : du 25 au 27 juin à Hildalsdalen (Angleterre), du 23 au 25 juillet à Grytjonn (Suède) et du 27 au 29 août à Jumpstown (Massachusetts, U.S.A.). ■

Résultats Speed

Confirmé (sur 3 meilleurs scores et 21 compétiteurs)

	Km/h
1 Mark Calland (Angleterre)	457,99
2 Ken Hansen (Norvège)	435,98
3 Hervé Diennet (France)	407,70
4 Anton Westman (Suède)	403,67
5 Clere Murphy (Angleterre)	398,97
6 Arnold Hohenegger (Autriche)	393,20
7 Vincent Phelpin (Suisse)	387,56
8 Jim Chameau (France)	385,48
9 Lionel Guilbert (France)	384,38
10 Dean Parkinson (Australie)	378,57

Intermédiaire (sur 3 meilleurs scores et 7 compétiteurs)

	Km/h
1 Philippe Lemaire (France)	347,36
2 Bertrand Bouquet (France)	315,96
3 Demitille Nigier	303,34

No speed (sur 2 meilleurs scores et 11 compétiteurs)

	Km/h
1 Thomas Groult (France)	156,29
2 Pauline Dedene (France)	162,74
3 Fabrice Frydryszak (France)	169,34



Cet embarquement dans le Skyvan illustre bien le mélange des générations pour ce cinquanteaire : David Picavet et Aurélien Bessou (sur la tranche), Philippe Sacquépée (au sol) veille...

Records nationaux Speed

(sources I.S.S.A., nous ne publions que les 6 premiers)

Féminin

1 Itelle, Lucia Bottari,	432.12 km/h, 2002
2 France, Blandine Perroud,	409.49 km/h, 2002
3 Suisse, Verena Widmer,	404.72 km/h, 2003
4 Angleterre, Jude Haig,	371.18 km/h, 2000
5 Suède, Linda Olsson,	369.97 km/h, 2003
6 Brésil, Marianne Cotrin,	367.81 km/h, 2002

Masculin

1 France, Mike Brooke,	494.37 km/h, 2002
2 Liechtenstein, Marco Wiederkehr,	486.47 km/h, 2002
3 Itelle, Luigi Ficoni,	475.52 km/h, 2002
4 Angleterre, Mark Calland,	468.03 km/h, 2003
5 Suisse, Philippe Corbière,	458.08 km/h, 2001
6 Norvège, Ken Hansen,	442.52 km/h, 2002

espace Boogie

the
DZ

Retour sur la DZ d'origine,
autour de la cible.
Ambiance boogie garantie !



Vichy
2004
7 au 15 août

BOOGIE for ALL



the
CAST

Freefly : Eli THOMPSON/Charles BRYAN (FlyBoyz), Stéphane FARDEL/Fred FUGEN (BaByLol!), Olav ZIPSER (the godfather), Tazio MADLIGER (XLR-8), Arno FLETCHER (Team Gandhies)

VR : Patrick PASSE, Milko HODGKINSON, Dario JOTTI, Dave MORRIS, Benji REFFET Manu SARRAZIN/Guillaume BERNIER/Jérémy ROLLETT/Mathieu BERNIER (VR8 France)

Wingsuit : Loïc JEAN-ALBERT/Stéphane ZUNINO (Fly your Body)

Video team : Wendy SMITH, Tim PORTER, Willy BOEYKENS

Video VR : Jean-Pierre ROY, Téo MONTEIRO, Conny JOTTI, Willy BOEYKENS, Laurent PECHBERTY, Alex PEREIRA, Thomas RICHAUD, Stéphane MISTROT DIT PACHET

Bienvenue à espace Boogie 2004, le boogie pour tous. Si vous avez au moins 35 sauts et le brevet B, grimpez dans le Beech 99. Si vous avez 150 sauts, le célèbre Antonov 72 "White shark" vous attend. Quel que soit l'ascenseur, le rendez vous est à 4800 m pour tous et notre équipe d'organisateurs top niveau vous proposera de vous dépasser et de faire les meilleurs sauts de l'année.

AN 72 : 7 au 15
Beech 99 : 9 au 15
Skyvan : 7 et 8

the
PLANES

Minimum requis : 35 sauts (Français : brevet B obligatoire ; pour tous : carnet de sauts à jour) / 15 sauts dans la saison en cours / Une licence en cours de validité / Pour les étrangers : un certificat d'assurance responsabilité civile valable sur le territoire Français incluant le rapatriement / Pour les membres de la communauté européenne : un formulaire E111 / Papiers du parachutiste avec pliage de réserve valide. Tout matériel jugé en mauvais état sera systématiquement refusé / Système de sécurité révisé / Pour les sauts de groupe : brevet correspondant à la discipline (B2 ou B4 pour les Français, équivalence pour les étrangers). Début des enregistrements : vendredi 6 août (18h - 23h).

Tarifs TTC : Inscription boogie : 55 € / Place avion destination 4800 m : 22,50 € / Supplément saut organisé : 3 € / Place avion sans inscription boogie : 29,50 € / Location parachute (par saut, y compris le pliage) : 16 €

Modes de paiement acceptés : Espèces, cartes bancaires (VISA, Mastercard...), traveller checks en euros, chèques français en euros. Pas de chèques vacances ni de cartes American Express.

PARAFLEX
Transport Aériatique

Antonov
Team GROM

EgonMobil

Infos et inscription en ligne sur :

www.espace-boogie.com



Les trois équipes de France de vol relatif (V.R.4 féminin,V.R.4 et V.R.8)
effectuent un saut en commun à l'issue d'un stage à Lapalisse en juin 2004



PARA
MAG

Photo Alexandre Pereira



Alors comme ça, vous n'êtes
content qu'en chutant à Mach 2
tête en bas et les cheveux en feu!

Eh bien, nous ne sommes contents que lorsque nous construisons les voilures de secours les plus solides qui existent.

La solidité et la résistance des PD Reserve ne se retrouvent chez aucun autre constructeur. La conception des caissons et des renforts de nos voilures de secours les rend les plus solides du marché. Ouvertures, vol et atterrissages : les PD Reserve sont comme toutes les voilures PD.

Maniables, répondant de manière fiable, excellents planés en freins et remarquables arrondis.

MAINTENANT DISPONIBLE:
LA NOUVELLE PRO99

LA PREUVE EST DANS LA PERFORMANCE.

Certaines positions (tête en bas, chute debout et paque prolongés) peuvent amener à des vitesses et attitudes situées au-delà des limites pour lesquelles votre équipement a été conçu et testé. Les ouvertures en dehors du domaine d'emploi pourraient se traduire par n'importe lequel des événements suivants : ouvertures extrêmement dures, non fonctionnement de l'équipement, blessure corporelle grave, éjection du harnais ou mort.

Performance Designs Inc.
1300 E. 1st Speedway Blvd., Deland, FL 32724 USA
(386) 739-2224 Fax (386) 734-8297 www.performancedesigns.com

 **Performance
Designs Inc.**

photo credit: Wendy Smith

PAU

AIR BOOGIE

2004

DU 10 AU 23 MAI

Jacques Ramos

Vu aérienne du centre de Pau, tout animé.

■ Retour sur quelques évènements qui ont secoué l'activité du centre de Pau durant une bonne dizaine de jours. Se sont déroulés presque simultanément : le **Pau Air Boogie**, le **Track Contest** et la **rencontre nationale POP'S France 2004** ■



Enfin le soleil était au rendez-vous, les moyens aériens également... et les paras aussi. Comme annoncé, un Twin Otter venu spécialement d'Italie était présent pour le plus grand plaisir des participants. Beaucoup d'entre eux n'avaient jamais eu le plaisir de sauter d'un tel avion, ils se sont éclatés.

Au cours de ce boogie, en complément du Pilatus, 58 largages ont été effectués avec le Twin aux commandes duquel sévissait "Marco", propriétaire du bimoteur. Durant ces neuf jours, il nous a montré toute l'étendue de ses compétences puisque, sans connaître la zone, il y a eu très peu d'atterrissages "aux vaches".

Les moments forts de cet événement ont été plus particulièrement concentrés sur les week-ends du 15 et 16 et sur celui de l'Ascension. Des animations se sont succédées et plusieurs tentatives ont été organisées pour battre le record de grande formation en V.R. (actuellement de 17), mais sans succès.

Petite anecdote concernant la dextérité au "manche" du pilote Marco... Le vendredi 21 mai, en fin d'après-midi, le vent est monté plein travers piste, rendant l'atterrissage difficile. Alors Marco, après trois tours d'observation, n'a pas hésité à poser l'avion sur le taxiway perpendiculaire à la piste et face aux hangars. Chapeau commandant...

Le Track Contest a été remporté une fois de plus par Katia Gainza qui était encore au rendez-vous cette année, suivie de très près par les deux jeunes loups aux dents pas assez longues sur ce week-end, David Fargues et Christian Gomis.

Côté animation, les sauts les plus fous ont été réalisés, notamment du 3D encadré par Eddy Bens et avec la participation de Blandine Peroud, David Maléze et Fred Duffaud à la vidéo.

Bien sûr quelques saut de wing-suit et beaucoup de sauts de tube ont coloré le ciel paillais durant toute cette bien belle semaine.

Rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine !

Guy Beral

Les participants au
POP'S France 2004

Durant le boogie, nous avons reçu les POP'S, association française des vétérans (+ 40 ans) du parachutisme, qui cette année avaient choisi Pau pour organiser leur rencontre annuelle. Au cours de ces quatre jours de l'Ascension, ils avaient un programme chargé puisque trois compétitions étaient planifiées : le scramble V.R.4, la P.A. individuelle sur 3 sauts et une épreuve originale appelée Hit and Rock qui consiste à se poser au plus près d'un repère placé dans la cible, se déséquilibrer, poser le pied sur le repère et courir s'asseoir sur une grande chaise construite pour la circonstance. L'épreuve est chronométrée entre l'atterrissage et la montée sur la chaise.

25 participants étaient présents à Pau alors qu'il en était prévu 35. La mauvaise météo annoncée, l'éloignement géographique et quelques impondérables en ont certainement découragés quelques-uns. Mais juste un orage est passé le samedi après-midi et cette année, les POP'S ont pu réaliser tout leur programme. Quelques sauts fun de grande formation ont même été organisés, ainsi qu'un saut souvenir sur la zone de Wright, suivi de la visite du musée parachutiste.

Guy Beral

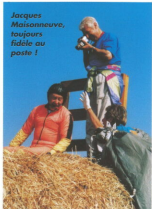


Le super fauteuil fabriqué spécialement par Jean-Marie, le très sympathique magicien du centre...

Voici le mot de Guy Beral, président des POP'S France :

"Nous avons tous apprécié l'ambiance du centre et son accueil amical, grands remerciement à toute l'équipe. Merci également aux accompagnatrices POP'S qui sont toujours très dévouées lors de ces rencontres. Lors de l'assemblée générale, le bureau et le président ont été reconduits pour un nouveau mandat. 55 inscrits au POP'S contre 37 en 2003. Nous pouvons annoncer dès maintenant que la rencontre 2005 se fera à Vannes du 5 au 9 mai 2005. Mais dans l'immédiat, les POP'S France se préparent à la réunion mondiale de Gruyères, en Suisse, du 30 juillet au 8 août 2004." ■

Jacques
Maisonneuve,
toujours
fidèle au
poste !



René Belgaux

Saut de groupe hors compétition, pour le fun.

Jacques Ramos

René Belizé

René Belizé

Scramble
V.R.4

Guy Bérail

Guy Bérail

Classement

V.R.4

Equipe 1^{re} : "Joëlle Perrin and Co", capitaine Joëlle Perrin, avec la présence de Lamberto Serenelli le "top POP'S" italien
Equipe 2^{me} : "Marjo et compagnie", capitaine Marjolaine de Pury
Equipe 3^{me} : "les Désespérés", capitaine José Gomez

P.A.

1^{re} : De Pury Marjolaine avec une moyenne de 0,12 m sur 3 sauts
2^{me} : Paré Dominique avec 0,70 m
3^{me} : Boyer François avec 2,76

HIT'N ROCK

1^{re} : Théo Frithy, "top POP'S" Suisse et Mondo avec 7^{me}55
2^{me} : Marjolaine de Pury avec 8^{me}80
3^{me} : Dominique Paré avec 9^{me}36

PARA
MAG



BOOGIE DU RHIN 2004

DU 15 AU 23 MAI

Le Boogie du Rhin édition 2004 s'est déroulé à Strasbourg du 15 au 23 mai. Pour la troisième année consécutive, le rendez-vous alsacien s'est étendu non seulement sur le week-end prolongé de l'ascension mais sur toute la semaine.

Un beau Boogie, une formule désormais bien rodée, articulée autour d'une organisation bénévole solide, d'avions rapides et de la convivialité que l'on connaît.

Comme chaque année, le Super Twin Otter de Jan Wildgruber, toujours très apprécié pour ses taux de montée exceptionnels, était présent, sauf les deux premiers jours pour lesquels on avait fait appel au Pilatus F-GODZ d'Icarus Aerotechnic, en renfort de celui de Strasbourg. Ces moyens aériens furent amplement suffisants, il y eut peu d'attente à l'avionnage et chacun put sauter à satiété.

Le boogie fut une fois de plus un succès en termes de fréquentation, notamment pendant les week-ends ainsi que le jeudi de l'ascension, drainant plus de 200 parachutistes au Polygone sur l'ensemble de la période. Les habitués de l'événement étaient tous présents, venus en grand nombre des pays frontaliers (Allemagne, Suisse, Belgique, Luxembourg) et c'est avec plaisir qu'on a retrouvé entre autres l'inévitable Charles Von Sury et son équipe suisse, présent tous les ans depuis la première édition, soit bientôt 20 ans !

Une météo particulièrement clémente aura permis de sauter tous les jours. Seul un vendredi après-midi pluvieux a renvoyé les avions au hangar. Ce sont finalement 3150 sauts en 99 rotations de Twin Otter et 111 de Pilatus qui auront été effectués sur la semaine.

Un Beaver, avion canadien des années cinquante et qui a fait sauter plusieurs générations de parachutistes outre-Atlantique était annoncé pour le jour de l'ascension. Grosse déception lorsque à 24 heures du début du boogie l'avionneur devait annuler, faute de pouvoir produire dans les temps requis un document indispensable pour opérer en France avec cet aéronef immatriculé aux Etats-Unis. Pas de chance donc avec les avions anciens puisque l'on avait déjà rencontré une situation similaire avec l'Antonov 2 l'an passé. Les organisateurs ne s'avouent pas pour autant vaincus et les négociations ont déjà été reprises pour pouvoir le proposer l'an prochain. La persévérance finira bien par payer !

Un des moments forts de la semaine reste la compétition de V.R. à 10 qui traditionnellement clôture. Cette rencontre que Strasbourg organise depuis le milieu des années 80 com-



Le podium du Challenge de la ville de Strasbourg.

bine les épreuves de vitesse et séquence sur les mêmes sauts. Il y a 7 ou 8 ans encore, les organisateurs se voyaient obligés de limiter la participation à une dizaine d'équipes et de refuser du monde. Cette année, à trois jours de la compétition, seules trois équipes étaient annoncées, reflétant sans doute la désaffection du vol relatif de loisirs au profit du freestyle et ne laissant rien augurer de bon pour l'avenir de la compétition. Mais finalement les relatifs auront su se mobiliser et deux équipes additionnelles réussirent à se constituer à la dernière minute et firent le déplacement depuis l'Allemagne et la Suisse.

Ce sont donc finalement 50 compétiteurs qui entreront en lice. Bien que les 8 sauts prévus aient tous été effectués, seules sept manches seront validées, faute de temps pour effectuer les re-jumps de la dernière manche, certains ayant de longs trajets de retour devant eux.

Si la participation n'est pas en hausse, le niveau technique lui se maintient plutôt bien et les scores enregistrés sont tout à fait honorables

(voir résultats). On remarquera particulièrement la performance de l'équipe Coolgang, venue de Saugau (Allemagne) qui réalise un joli 8,6 de moyenne en 10 vitesse et passe même sous la barre des 7 secondes sur un saut, battant du coup le record absolu de l'épreuve. Un tel score n'aurait pas fait rougir certaines des meilleures équipes aux championnats nationaux des Etats-Unis, pays où la discipline reste encore très pratiquée.

En freestyle également une évolution certaine par rapport aux années précédentes. Une qualité des sauts globalement meilleure, beaucoup de sauts sur l'angle, de beaux sauts de tube, un certain retour des positions tête en haut et, osmose des disciplines, beaucoup de sauts de track. De bien belles images présentées tous les soirs dans la vidéo du jour. Philippe Vallaud, devenu depuis quelques années un des acteurs incontournables ainsi qu'un fervent promoteur du Boogie du Rhin, squatte les avions et met ses talents au service des groupes et aussi des débutants pour du coaching one on one.

Jean-Christophe Vayssé



Cinq groupes musicaux se sont succédés le long de la semaine sur la scène du boogie.

Une des particularités et attractions du centre de Strasbourg est sa situation géographique, en bordure du centre ville, ce qui confère aux sauts une dimension particulière et un visuel exceptionnel. Les participants garderont longtemps en mémoire les images de ce track à plus de 30 à partir des deux avions à la nuit tombante, alors que la ville commence à s'illuminer...

Figures faisant désormais partie intégrante du paysage du boogie, les bikers du club de Strasbourg viennent depuis trois ans prêter main-forte aux paras en prenant en charge une bonne part de la logistique, tout en ajoutant une note colorée à l'ensemble. Symbiose curieuse entre deux populations qui a priori n'étaient pas faites pour se rapprocher.

Mais le Boogie du Rhin ne serait pas ce qu'il est sans son côté festif, élément essentiel de la recette strasbourgeoise. La tente à bière est, au cœur de l'activité nocturne, le point de passage obligé de tous les protagonistes. Le succès des éditions précédentes aura permis d'offrir un programme de soirées encore plus élaboré avec une programmation musicale éclectique allant de l'ambiance piano bar jusqu'au ska le plus débridé, de quoi satisfaire jeunes et moins jeunes. Cinq groupes musicaux se sont succédés le long de la semaine sur la scène du boogie et pour la soirée de clôture, pas moins de 11 musiciens, section de cuivres incluse, emmèneront les boogie-men sur leur soul endiablé jusque tard dans la nuit.

Le mélange de tous ces ingrédients donne au boogie de Strasbourg une atmosphère un peu différente de ce qui est généralement proposé par les événements similaires en France et qui n'est pas sans rappeler par moments et toutes proportions gardées, l'ambiance de certains boogies américains avec en prime la touche régionale alsacienne. La formule certainement plaît, ceux qui y sont passés reviennent. Le Boogie du Rhin a su trouver son créneau dans le paysage parachutiste européen ■

Résultats

Challenge de la ville de Strasbourg 10 vitesse (sur 7 sauts)

Equipe	Total	Moyenne	Clt
Coolgang (Allemagne)	60,17	8,60	1
Decagone (France/Allemagne)	100,75	14,39	2
Chisadove (Suisse)	108,87	15,55	3
Swiss Mix (Suisse)	120,59	17,23	4
Ariston (France/Belgique)	137,19	19,60	5

10 séquence (sur 7 sauts)

Equipe	Total	Moyenne	Clt
Coolgang (Allemagne)	42	6,0 pts	1
Decagone (France/Allemagne)	31	4,4	2
Chisadove (Suisse)	27	3,9	3
Swiss Mix (Suisse)	25	3,6	4
Ariston (France/Belgique)	17	2,4	5

Nouveau site : www.svx-helmet.com
casques vidéo-video Helmet

SVX



180€

Basic

poids : 480 g

4 couleurs
(bleu, blanc ou orange brillants,
noir brillant ou mat.)
Kit libération en option : 30 €



250€

shir0

poids : 245 g

Finition carbone verni ou noir.
Système de libération inclus.
Emplacement pour 2 "alti-son"
à l'intérieur du casque.
Mentonnière plus rigide.



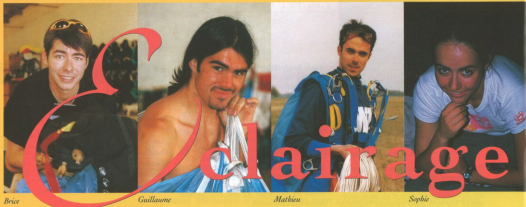
Fixations

Supports adaptables à tous types
de caméras et sur tous casques.
version U et L : 30 €
Support Manfrotto : 50 €



Personnalisation à la demande.
(peinture ou stickers)

contact : Laurent au 06 12 24 25 17 - Email : svxhelmet@aol.com - site : www.svx-helmet.com



Brice

Guillaume

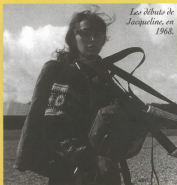
Matthieu

Sophie

Par Lydie Emeraud

La tribu BERNIER

Si dans notre sphère parachutiste beaucoup de champions viennent de Bretagne, il vous faut reconnaître une implacable vérité : il n'y pleut que rarement... Ou alors Merlin l'Enchanteur a réalisé quelques tours de magie sur le haut plateau de Meucon, permettant l'éclosion de grandes familles de parachutistes ! On y croise en effet, au fil des années et des générations, les Ferré, Pouliquen, Hénaff, Valois, Hardouin, Michel, Pondard, Le Borgne...et les Bernier.



Les débuts de
Jacqueline, en
1968.



Jacqueline et Philippe • Vannes 1973



Guillaume, Jacqueline, Sophie, Matthieu • Vannes 1989



Boogie de Vichy 1990 : Philippe et les trois enfants en compagnie de François Pouliquen et son fils Ewan, aujourd'hui lui aussi en équipe de France de vol relatif.

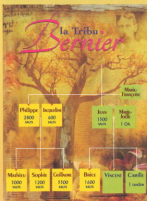
Cette famille est certainement celle qui compte le plus grand nombre de parachutistes. Les "papas", Philippe et Jean Bernier, frères jumeaux, ont bercé la jeunesse de leur sœur Marie-Françoise à coup de para l'été et d'équitation l'hiver, dans le courant des années 1970. Jean se consacre aujourd'hui uniquement à l'équitation mais a transmis les passions de sa vie à son fils Brice, et peut-être à Camille qui vient de réaliser un tandem l'année dernière. Quant à Philippe, sa rencontre avec Jacqueline, sur un terrain en 1969, a donné naissance à trois amoureux de la chute : Mathieu, Sophie et Guillaume.

A cette époque, c'est à plusieurs kilomètres de la forêt de Brocéliande, royaume des enchanteurs et des fées, que les familles Bernier ont élu domicile. Ainsi Messieurs les Bernier affectionnent tout particulièrement la nature, ils aiment flâner dans leurs bois : Philippe en vélo, Brice à cheval pendant que Mathieu et Guillaume ne se lassent pas de vous expliquer la vie trépidante d'un oiseau migrateur dont ils reconnaissent le moindre spécimen ! Alors que Mesdames les Bernier se passionnent beaucoup plus pour la mer. Les origines bretonnes de Jacqueline lui font tout naturellement aimer la voile. Quant à Sophie, elle a hérité du virus de sa maman en s'initiant récemment au kitesurf !

Terre et mer... Il ne manquait plus que l'air pour cette famille de passionnés ! Philippe a commencé à sauter à Nantes en 1966 lorsqu'il fut séduit par un petit film amateur réalisé au para-club de Nantes, au cours duquel il apprenait non seulement que les "civils" pouvaient sauter, mais qu'ils pouvaient même faire de la chute ! Son jumeau l'a rejoint dans les airs dès 1970. Quant à Jacqueline, elle fait partie de la génération feuilleton "Les hommes volants", qui la subjuguait lorsqu'elle était enfant. Un meeting réalisé par Gil Delamare à Saint-Nazaire quelques années plus tard, et l'envie de

franchir le pas est atteinte. En 1972, Nantes ferme ses portes.

En 1973, le para-club de Vannes naît sous la direction de Noël Hardouin, compétiteur de renom qui sort de l'E.L.S. L'esprit compétitif de Philippe et peut-être l'attrait pour la Bretagne de Jacqueline conduisent les Bernier à s'installer au para-club de Vannes. Si Philippe pratique la compétition en vol relatif à 4 et participe aux championnats de France dans le début des années 80, son meilleur souvenir reste les tentatives de record du monde à 216 à Bratislava en 1994, où seul le "grand" Mathieu avait eu le droit d'aller admirer son papa au grand désespoir des deux cadets. Aujourd'hui Philippe continue de sauter régulièrement à Vannes et s'entraîne actuellement avec une équipe de V.R. afin de se présenter de nouveau au championnat de France 2004 à Vannes. En 1972, Jacqueline se mesure un peu en P.A. Voltige et se présente même en compétition.



CONTROL^{total.}



+ 1.386.738.2224
performancedesigns.com/katana

PARA
MAG



Mathieu au championnat de France 1983.



Guillaume au bougé de Vichy 1991.



L'équipe de V.R.A. de Philippe en 1985. Mathieu est avec son père.



Les deux frères en montée dans le Skyscan pour un saut d'entraînement au sein du Collectif Espoirs.

Elle arrête de sauter après la naissance de Guillaume et passe ainsi le flambeau à la nouvelle génération qui grandit sur le para-club avec toute la joyeuse tribu parachutiste des grandes familles bretonnes.

Cette nouvelle génération ne conçoit pas le parachutisme sans compétition, parce que "ça permet de progresser, d'avoir des objectifs et de partager". Si tous les enfants Bernier se font remarquer en P.A./Volige, Mathieu et Guillaume sont aujourd'hui membres de l'équipe de France de vol relatif à 8, tandis que Sophie (performer Airaines) et Brice (vidéo-man Cap à l'Ouest) sont membres d'équipes espoir de freestyle. D'ailleurs, si vous leur demandez leurs objectifs, Mathieu, Sophie et Guillaume vous répondront en cœur : "être champions du monde"...

Et on ne peut que le souhaiter à une famille si déterminée pour laquelle le parachutisme est une raison de vivre. Chacun en effet s'y est investi. Mathieu et Guillaume ont intégré le Collectif Espoir en août 2000. Ce fut la première marche vers leur rêve commun d'intégrer l'équipe de France de V.R. pour être un jour champions du monde. Sur le plan professionnel, Mathieu est devenu brevet d'État et moniteur tandem en 2000, puis P.A.C. en 2001. Dès l'année 2002, il réalise un "premier rêve de gosse", celui de travailler sur le terrain de son enfance. C'est ainsi qu'il est D.T. adjoint aux côtés de Michèle Renard et Marin Ferré. Après avoir consacré son année 2003 à sa carrière professionnelle tout en continuant l'entraînement en V.R.A., il est aujourd'hui membre de la Police Nationale et détaché en qualité de sportif de haut niveau afin de suivre les entraînements du V.R.8. Quant à son acolyte dans les airs, son frère Guillaume, après avoir obtenu son baccalauréat l'année dernière, il souhaite aujourd'hui passer son brevet d'État. En effet, de nature optimiste et pédagogue, Guillaume aime enseigner le parachutisme et fait déjà beaucoup d'initiation B2 et d'animation V.R. à Vannes. Leur "petite" sœur préférée, Sophie, qui s'est déjà nettement distinguée en

PA/Volige par sa participation au championnat du monde junior en Autriche en 1999 (5ème), vient d'intégrer le Pôle Espoir en freestyle. Devenue infirmière en 2003 et monitrice sur le centre de Vannes, son année 2004 est essentiellement consacrée au parachutisme. Enfin, Brice, le cousin, entre moniteur et vidéos tandem, il trouve le temps d'être également plieur et de faire de l'initiation B2. Brice prépare le brevet d'État et l'initiateur B4. Parallèlement, l'infatigable Brice filme un performeur en freestyle avec lequel il a également intégré le Pôle Espoir de freestyle.

Tout cette jeune génération reste admirative et respectueuse des membres des équipes de France et de leurs médailles même si elle n'a pourtant qu'un modèle, celui de leurs parents qui leur ont tout simplement apporté "le parachutisme"... Leurs parents, pour lesquels la seule chose qui importe est que leurs enfants réalisent leurs rêves, ne pensaient leur apporter qu'un loisir et ne soupçonnaient pas que le parachutisme passionnerait aussi intensément leurs enfants !

Mathieu et Guillaume, les deux frères au service du vol relatif français

Les frères Bernier sont maintenant en équipe de France de vol relatif à 8. Objectif : champions du monde ! Le parachutisme, ils sont tombés dedans quand ils étaient petits. Résultat : une passion ardente, une motivation débordante qui devrait leur permettre d'atteindre leur objectif. Tout ou long d'un interview, ils racontent comment tout a commencé.

ParaMag : Le parachutisme, ça a commencé comment pour vous ?

Mathieu : Faire du para, c'est quelque chose qui a commencé à nous trotter dans la tête très tôt, pour tous les trois, Guillaume, notre sœur Sophie et moi. Vu la faible différence d'âge entre nous, nous partageons ce désir tous les trois ensemble. J'ai 25 ans, Sophie en a 23 et Guillaume 20.

Guillaume : Il n'y en a pas un qui a donné l'envie aux autres. Ça nous a envahis tous les trois ensemble. C'était logique, à force de traîner tout le temps sur les terrains et de regarder les grands qui sautaient. On n'a jamais fait autre chose que d'être sur les terrains. Nous allions en vacances de temps en temps, sinon c'était les boogies, des compétitions et tous les week-ends à Vannes, et cela dès le plus jeune âge.

Mathieu : On a des photos prises au cours d'un championnat de France à Vichy, on doit avoir environ 4 ou 5 ans. Notre père a aujourd'hui 57 ans, il a commencé le parachutisme à 18 ans. Avant notre naissance, il avait déjà vécu sa passion durant une dizaine d'années. Puis il a

continué, avec nous accrochés à ses basques. Nous étions imprégnés du parachutisme, et plus tard au moment de l'adolescence, le parachutisme a influencé toute notre vie et tous nos choix. A un moment, c'était même inquiétant pour mes parents. Il n'y avait que le parachutisme qui comptait. Nos parents constataient que leurs trois enfants n'avaient rien envie de faire d'autre que de sauter.

ParaMag : A quel âge avez-vous commencé le parachutisme ?

Mathieu : Il fallait que ce soit le plus vite possible, et ce fut à 16 ans pour moi, en automatique, à Vannes.

Guillaume : Quant à moi, j'ai gagné six mois ! Grâce à une dérogation, j'ai pu sauter à 15 ans et demi, en automatique également.

Mathieu : Pour moi, l'envie de sauter devint brûlante dès l'âge de 13 ans. Les trois ans qu'il me restait à attendre étaient terribles. L'impatience était omniprésente. Je n'ai pas fait de tandem, mais j'aurais bien aimé pour patienter. En revanche, je montais occasionnellement dans les avions avec mon frère et ma sœur, à Vannes. A l'Espace Boogie de Brienne le Château, en 92, nous avons un souvenir indélébile d'une montée dans l'hélicoptère MI 26 transportant plus de 100 parachutistes. Cette attente avant d'atteindre l'âge de sauter était frustrante. Nous compensions en plantant, en regardant aux bords, en étant présents aux briefings et débriefings. Je me souviens que, même sans sauter et avec l'habitude d'observer, nous arrivions parfois à analyser des sauts et comprendre pourquoi certaines choses fonctionnaient en chute, et d'autres pas.

Guillaume : Quand mon frère aîné a pu sauter, j'avais encore presque quatre années à attendre. J'aurais bien aimé être dans l'avion avec lui et sauter avec lui. Je me souviens parfaitement de son premier saut, et du désir brûlant d'en faire autant. J'en avais énormément. Puis, trois ans et demi plus tard, après mon frère et peu de temps après ma sœur, ce fut enfin mon tour. C'est Mathieu qui m'a largué pour mon premier saut. Tandis que je patientais, lui, il était déjà devenu moniteur.

ParaMag : Si on vous avait autorisé à sauter à l'âge de 12-13 ans, pensez-vous que vous auriez été en mesure de vous gérer, vous et votre sécurité ?

Guillaume : Sans aucun doute. Nous étions tellement imprégnés du parachutisme et de tous ses aspects.

Mathieu : C'est d'ailleurs à partir de cet âge où ça devient vraiment frustrant, quand on sent que l'on pourrait vraiment le faire mais qu'on n'a pas encore l'âge légal. Avant, vers 10-12 ans, on est juste spectateur. Et subitement, on sent qu'on pourrait sauter en considérant tout ce qu'il y a à gérer.



- Du matériel neuf et occasion toutes marques
- des pilages secours
- des réparations

TOUT-AZIMUT
1220 chemin du Bois de Leyssins
35490 CHIMILLY
04 76 31 87 52 • 06 07 38 77 89
Email : toutazimut@wanadoo.fr



Guillaume et Mathieu durant un récent stage d'entraînement au sein de l'équipe de France de V.R.R.

ParaMag : Comment se sont déroulées vos toutes premières années de parachutisme ?

Mathieu : Ces premières années, nous les avons vécues à Vannes. Ça saute énormément sur ce centre, et on y aide beaucoup les jeunes qui peuvent se financer des sauts par le biais du pliage, du monitorat, des vidéos, etc... Le centre de Vannes nous a permis de progresser en nous gérant nous-mêmes, car évidemment nos parents ne pouvaient financièrement pas assouvir la soif de sauts de leurs trois enfants. Donc, on se débrouillait en passant nos week-ends et nos étés sur le centre, en donnant un coup de main pour gagner quelques sauts.

J'ai d'abord commencé par la PA/Volige. Ça marchait pas mal durant trois ans environ. J'ai fait pas mal de compété. Je pratiquais également le vol relatif en loisir, pour m'amuser. Puis en 2000, quand le système de détection en vol relatif pour le Collectif Espoir fut mis en place par Jérôme David, les frères Ferré nous ont encouragés à y participer. J'avais 100 sauts de V.R. seulement pour un total de 1000 sauts, mais je m'y suis présenté et je fus sélectionné.

Guillaume : Pour ma première année, j'ai réalisé une centaine de sauts dans le cadre d'une progression classique. Puis j'ai fait une saison de PA/Volige pour ma seconde année. J'ai aimé l'émulation que génère le centre par rapport à cette discipline. A Vannes, pas mal de jeunes se consacrent à la PA/Volige et j'ai vécu cette expérience au sein d'une excellente ambiance. Malgré tout, cette discipline me plaisait moyennement, je trouvais ça lassant. Puis, poussé par Martial Ferré, j'ai appris le vol relatif et je fus définitivement séduit. S'en suivait le stage de détection en vol relatif auquel j'ai participé, et à l'issue duquel je fus également sélectionné, avec mon frère.

ParaMag : Une fois sélectionnés au sein du Collectif Espoir, vous intégrez l'un et l'autre deux équipes à 4, différentes et concurrentes, Toshib Est pour toi Guillaume et Toshib Ouest pour toi Mathieu. Comment viviez vous cette "séparation" alors que vous aviez partagé beaucoup de choses auparavant ?

Mathieu : De façon indifférente. Nous intégrer l'un et l'autre dans deux équipes séparées fut d'abord le choix de Jérôme David, notre entraîneur. Mais si le Collectif Espoir était représenté par deux équipes différentes, c'était avant tout une même entité se développant pour le même but commun, celui d'être ensemble en équipe de France en vue d'être un jour champions du monde.

ParaMag : Ce désir d'être champion du monde, l'avez-vous partagé confidentiellement dans votre relation fraternelle ?

Guillaume : Ni plus, ni moins qu'avec les autres membres du Collectif Espoir. Nous étions tous très soudés, sur la même longueur d'onde. Nous voulions rester unis et devenir ensemble une nouvelle équipe de France de vol relatif. Finalement, en fin d'année dernière, notre premier rêve est devenu réalité. Jérôme David a bâti la nouvelle équipe de France de V.R.8 sur le groupe Espoir que nous formions, dans son intégralité. Notre second rêve est maintenant d'être champions du monde, tout ensemble.

ParaMag : En fin d'année dernière, lors du remaniement des équipes de France, pouviez-vous imaginer qu'une partie des Espoirs fusionne avec un noyau dur constitué des anciens membres de l'équipe de France à 8 ?

Mathieu : Non. Nous sommes une autre génération de compétiteurs. Nous avons évolué ensemble. Nous nous sommes préparés ensemble à prendre la relève. Nous vivons ensemble depuis quatre ans. Nous avons toujours eu beaucoup de respect pour la dernière équipe de France à 8. Ils étaient forts. Nous n'avons encore rien fait comparativement à eux, mais si une partie de l'entité Espoir avait dû fusionner avec un noyau dur constitué d'anciens, ça n'aurait pas été le même délire.

Guillaume : C'est sûr. Ainsi tous réunis au sein de cette nouvelle équipe de France, notre motivation est intacte et identique pour les uns et pour les autres. Ensemble, on peut tous avoir vraiment la pêche et envie de se battre pour quelques années. Si nous avions été amenés à fusionner, je pense que les anciens n'auraient pas eu la même fraîcheur dans leur motivation. Ils ont déjà bien donné...

Mathieu : Nous sommes prêts à tout sacrifier pour gagner. Je pense que lorsque l'on a plusieurs années de compétition derrière soi, les objectifs de la vie changent. Pour nous, c'est seulement le début de l'aventure.

ParaMag : L'un et l'autre, que faites-vous sur le plan professionnel parallèlement à votre vie de compétiteur ?

Mathieu : Au début, je pensais pouvoir être instructeur tout en étant en équipe de France. J'ai donc passé le brevet d'Etat, la P.A.C. et je suis pilote tandem. J'ai commencé à travailler à Vannes mais j'ai réalisé qu'à long terme, ça ne serait pas viable, au niveau motivation et

PERFORMANCE
totale.



+ 1.386.738.2224
performancedesigns.com/katana

sur le plan physique et récupération. J'ai donc choisi de devenir fonctionnaire de Police, après un an d'école. En temps qu'athlète de haut niveau, je vais ainsi bénéficier d'un emploi du temps aménagé, voir d'une disponibilité complète. Je suis mis à la disposition de la FEP par le Ministère de l'Intérieur. Ce choix judicieux me permettra de m'entraîner comme certains compétiteurs français ont réussi à le faire. Je souhaite avoir une longue carrière en temps qu'athlète de haut niveau, et pour cela il fallait que je m'assure une stabilité professionnelle tout en étant disponible. Je ne m'imaginais pas quitter les stages d'entraînement pour ensuite aller gagner ma vie en faisant de la P.A.C. et du tandem.

Faut pas se leurrer, être champion du monde, ça ne se joue pas sur un cycle de deux ans. Il faut un peu plus. Tous ceux qui ont gagné le titre suprême ont galéré quelque temps auparavant. Ils y ont passé du temps. Et moi aussi j'aimerais y passer pas mal de temps. Pour cela, il me faut un métier, un salaire et une sécurité. En France, nous avons des institutions qui permettent à des athlètes de s'entraîner dans leur vie sportive. Ces postes ont été créés pour ça, et je me suis dit : pourquoi pas en profiter ?

Guillaume : Moi, je n'ai pas de "plan d'erdre" comme celui de Mathieu. J'ai un B.A.C. pro de paysagiste en poche qui ne m'aidera pas beaucoup à évoluer dans une carrière de compétiteur en vol relatif. Je prépare mon brevet d'Etat cette année afin de l'obtenir l'année prochaine, et après on verra. Pour gagner ma vie, je fais de l'animation et je suis pleur au centre de Vannes. La stabilité de l'emploi pour moi, c'est pas au top pour l'instant. On verra.

ParaMag : Tout comme ton frère Mathieu, penses-tu rester longtemps compétiteur de haut niveau ?

Guillaume : J'espère ! J'espère être en mesure d'arrêter l'équipe de France quand j'en aurai envie, et non pas parce que j'y serai contraint, parce qu'il faut bien gagner sa vie. Quelques compétiteurs français au top sur le plan technique furent contraints d'arrêter leur parcours pour devoir travailler. C'est dommage.



Arrivée en P.A. pour Sophie durant une étape du circuit coupe de France 1999.



Sophie au boogie de Vichy 1991. A bien regarder, il semble que Sophie et Guillaume avaient emprunté l'équipement des Pouliquen !

ParaMag : Revenons quelques années en arrière, au sein de la famille Bernier. Quelle fut la réaction de vos parents lorsque vous leur avez annoncé que vous vouliez sauter ?

Guillaume : Je pense qu'ils étaient contents. Notre père dormait quand même l'impression de nous ralentir un peu dans notre élan.

Mathieu : En effet. J'ai sauté à 16 ans alors que j'aurais pu le faire un an plus tôt. Dans ma quinzième année, je me suis cassé un bras au ski et il a pris cette excuse-là pour remettre mon premier saut à l'année suivante. Je pense qu'il était un peu inquiet. Ils savaient que nous allions devenir accroc. Il connaissait lui-même ce sentiment.

Guillaume : C'est sûr, il savait que l'on allait devenir accroc. Étant gamins, on n'arrêtrait pas de parler de parachutisme, les questions fusillaient, on passait notre temps dans les harnais suspendus ou à la maquette avion pour mimer des sorties. On tentait de lui plier son parachute, on rangeait son hand-deploy. Il savait que nous allions plonger dedans.

Mathieu : Il ne nous a donc jamais encouragés, il n'a pas eu besoin. On ressentait son inquiétude. Il ne nous a jamais encouragés, mais il ne nous a jamais freinés non plus.

Guillaume : Notre mère semblait moins hermétique.

Mathieu : Finalement, je crois que maintenant notre père est content pour nous. Il est content du parcours que nous connaissons, content que l'on puisse faire 1000 sauts par an. Je

perse que s'il avait pu le faire à 20 ans, il l'aurait fait.

ParaMag : Avec le niveau technique que vous avez maintenant, il est certainement moins inquiet ?

Guillaume : En suis pas sûr. Il nous dit toujours : faire attention. Si on flare un peu, sans pour autant que ce soit radical, il nous rappelle toujours un tant soit peu à l'ordre. C'est normal qu'il soit inquiet de toute façon. Ses trois enfants sautent et il sait très bien les risques que ça comporte.

ParaMag : Avez-vous beaucoup sauté "en famille" ?

Mathieu : Non, pas beaucoup, faute de temps. Nous avons accompagné notre mère pour un saut de reprise qu'elle a fait l'an passé, alors qu'elle avait arrêté il y a environ 20 ans, après nos naissances. Elle totalisait environ 700 sauts. Avec notre père, j'ai une quinzaine de sauts.

Guillaume : Moi, pas plus de trois ou quatre, faute de temps.

Mathieu : Mais il y a un truc qu'on aimerait un jour faire. Ce serait d'être tous les Bernier dans le même saut. Nos parents et notre sœur Sophie, notre oncle Jean qui est le frère jumeau de notre père et Brice notre cousin, le fils de Jean. Ça serait certainement le saut de la famille parachutiste la plus nombreuse !

Sophie, la sœur de Mathieu et Guillaume.

Elle a grandi entre ses frères. Petite sœur de Mathieu et grande sœur de Guillaume, elle a partagé leurs jeux d'enfance. Comme eux et avec eux, elle a senti la passion du parachutisme monter en elle dès le plus jeune âge. Les week-ends à Vannes, c'était comme des vacances pour nous, raconte Sophie. Mathieu, Guillaume et moi étions très complices et tout comme eux, en grandissant, je ressentais le même désir brûlant de sauter. Je me souviens qu'avant mes 15 ans nous étions tous au boogie de Vichy accompagnant notre père qui y faisait des sauts de grande formation. J'y voyais du skydive, du freestyle et autres, et je me disais que j'allais faire tout ça l'année prochaine. J'étais d'autant plus impatiente que Mathieu avait déjà commencé le parachutisme deux ans auparavant. Je me souviens de son tout premier saut. Guillaume et moi sommes allés le retrouver à l'atterrissage. Mathieu était heureux et nous disait que c'était génial, et nous, on était "dégoutés" à l'idée d'attendre encore trop longtemps. Guillaume et moi savions plier à cette époque, et on "se battait" pour plier le parachute de Papa, histoire de patienter et d'avoir déjà un pied dans le parachute avant même de commencer. Puis, j'ai fait mon premier saut en autonomie, bissant Guillaume seul à son désir inassouissable, avec ses questions me demandant souvent après mes premiers sauts "Alors, comment c'était ?". Il était toujours derrière Mathieu et moi lorsque nous nous affaissions entre la salle de pliage et l'embarque-

A Tallard

Pizzeria du Château

accueille toujours autour d'un verre de vin blanc.

Nos pizzas les gardent tous en plein forme !

En 2004, on offre pas nos pizzas fines :

Ca commence le 30 avril avec "Quintessence"

(pour dire à qui vers la Hollande ou l'en l'île l'anniversaire de la fête).

De passage ou résident,
pensez à réserver votre table !

Pizzeria du Château

7 rue Chevalerie • 05130 Tallard

Tel : 04 92 54 03 94 ou 06 94 95 84 04



Tentative de grande formation à 100 presque complète durant le bossy de Vichy 1990. Philippe est en dernière vague.

ment, et il était un peu vexé quand nous parlions en compétition.

J'ai commencé le parachutisme en 97. Au début, je fus tout de suite attirée par les disciplines artistiques. Mais mon père m'a conseillé de me diriger vers la P.A.Voltage car, à Vannes, les jeunes pouvaient bénéficier d'aides en pratiquant cette discipline. Il aurait été impossible pour mes parents de disposer d'un budget saut pour trois enfants. Puis, à Vannes, comme pas mal de gens font de la compétition en P.A.Voltage, j'ai suivi le mouvement. Cela m'a amené à participer à un championnat du monde en 99. J'aimais bien la P.A.Voltage, mais sans vraiment en raffoler. J'aimais surtout la voltige et bien moins la P.A. C'est la compétition qui m'attire vraiment. Puis j'ai eu envie de faire autre chose. En 2001, je me suis mise au freestyle pour répondre certainement à ce qui me séduisait le plus au départ.

Maintenant, je m'y consacre à fond. J'ai un diplôme d'infirmière en poche qui me permettra de me retourner sur le plan professionnel quand le jour viendra. Pour le moment, j'ai la motivation de rentrer dans le circuit des compétitions internationales en freestyle. Je suis maintenant en équipe Espoir, et je lance. Je travaille au bar de Vannes pour payer mes sauts. J'y suis bien. Vannes, c'est le plus beau terrain du monde ! J'ai l'immense plaisir de faire équipe avec Lydie Émeraude, mon amie de longue date avec qui j'ai partagé de nombreuses compétitions en P.A.Voltage. Ensemble, on s'écoute ! J'apprécie énormément les conseils de Nicolas Arnaud, le compagnon de Lydie qui est maintenant souvent à Vannes. Ce qui nous manque, ce sont les moyens de faire bien plus de sauts pour progresser. Cette année, nous prévoyons d'en faire 150 à 200. C'est faible comme rythme. J'aimerais sauter trois à quatre fois plus pour progresser en flèche en vue de

gagner un championnat du monde de freestyle... Car si mes frères gagnent un titre, moi aussi je veux en gagner un !

Philippe, le père de Mathieu, Sophie et Guillaume.

Les sentiments de Philippe pour ses enfants sont partagés entre inquiétude et fierté. Ce qu'il a parfaitement réussi pour sa fille et ses fils, c'est de faire en sorte qu'ils deviennent complètement indépendants afin de gérer leur passion.

"Ma fille et mes fils sont mordus de parachutisme et, en quelque sorte, je n'ai pas vu le coup venir, explique Philippe. Les prémices de ce qui allait devenir une passion pour tous les trois se sont manifestées dans la tranche d'âge 10-12 ans. Leurs agissements étaient souvent étonnants. Par exemple, ils étaient en mesure de reconnaître des types de

voiles dans le ciel alors que moi j'en étais complètement incapable. "Là, c'est une Turbo !" pouvaient-ils s'écrier sans se tromper. Pourtant je ne leur avais rien appris. Mais en écoutant et en observant ici et là, ils pouvaient emmagasiner un nombre de choses incroyables. A force de passer tant de temps sur les terrains, ils se sont fait une auto-éducation parachutiste qui me surprenait toujours. Au début, j'aurais préféré qu'ils fassent autre chose qu'un sport aéronautique qui présente une part de risque. J'avoue que ça me faisait peur. Trois enfants, trois qui sautent, et en plus qui sautent à outrance...

J'ai toujours essayé de dissimuler mes inquiétudes, et le plus drôle c'est que maintenant ils ont plus peur pour moi. Je ne peux pas faire un saut sous leurs yeux sans devoir encaisser leurs critiques, pour mes posés principalement. Si l'un d'entre eux me regarde aux binos pour observer mon posé, c'est sûr, j'y ai droit : "Tas



Philippe, Vannes 1994

SATISFACTION absolue.



+ 1.386.738.2224
performancedesign.com/katana

fait ceci, j'avais pas les bras haut, etc., etc..." Ils me parlent comme à un débutant. Cela ne m'empêche pas de leur rappeler que eux aussi côtoient un danger potentiel, sous voile plus précisément. Ce n'est pas la chute libre, ni l'ouverture qui m'inquiète le plus, c'est plutôt la phase sous voile et l'atterrissage, et ce n'est pas forcément par rapport à eux. On voit occasionnellement des accrochages sous voiles entre deux personnes, avec l'une qui n'a pas vu l'autre, juste avant la phase finale de posé... Et ça fait très mal. De nos jours, le danger est bien plus là qu'en chute libre. Et puis, j'espère qu'un jour il y en a pas un qui va s'enflammer à l'atterrissage pour envoyer un flare et finalement se casser méchamment. Voilà, c'est surtout de cela dont j'ai un peu la trouille, cette phase sous voile où on n'est pas à l'abri du danger tant que l'on n'a pas les pieds au sol. À part ces inquiétudes, je suis vraiment content de voir où ils en sont maintenant. Je suis fier qu'ils aient bien su se prendre en main pour financer leur progression. Dès que j'ai vu qu'ils étaient vraiment passionnés, les choses furent claires, et je leur ai expliqué que financièrement il me serait impossible de payer leurs sauts. J'aurais pu arrêter de sauter pour payer les sauts d'un enfant, mais là il y en avait trois ! Il fallait qu'ils se gèrent seuls s'ils voulaient continuer à sauter. Je leur ai donc conseillé de se mettre à la P.A.Volige pour bénéficier des aides que le centre de Vannes génère pour ses jeunes compétiteurs dans la discipline. Puis, quand j'ai constaté que Mathieu et Guillaume avaient plutôt la "fibre vol relatif", je les ai encouragés à entrer dans le circuit du Collectif Espoir mis en place par la F.F.P., et aussi de devenir moniteurs. Même chose pour Sophie qui est maintenant en équipe Espoir de freestyle, qui n'a jamais rechigné à faire du piliage comme ses frères et qui travaille maintenant au bar du centre de Vannes. Se prendre en mains, c'était la seule chance pour eux de pouvoir continuer à sauter comme ils le voulaient car le budget familial ne l'aurait pas permis. Et cette chance-là, ils ont su la saisir pour maintenant assouvir leur passion. ■



Photo Sylvain de Genter

L'équipe de France de vol relatif à 8 en entraînement à Anguria : les frères Bernier ont atteint leur premier rêve, de même que les autres membres du collectif. En route pour le second... !



Voiles **X-FLY** by **para FUN**

Sécurité... performances... confort...
Les idées ne valent que ce que l'on en fait.

info : +33 (0) 494 73 47 88 - parafun@parafun.com

Life's A Journey. Make Yours An Odyssey!*

Photo by Greg O'Brien

Photo by Kelley Jones

Photo by Mike Wynn

Photo by Karen Ross

Photo by Greg O'Brien

LAVELIN
Odyssey

813-782-9242 • Fax 813-788-3057 • www.sunpath.com
4439 Skydive Lane • Zephyrhills, FL 33542 USA

(*) La vie est un voyage, faites de la vôtre une odyssée !



L'ATOM et ses versions

■ Historiquement, Parachutes de France S.A. est le premier constructeur français. C'est en 1979 qu'est fabriqué le Requin, premier sac-harnais à recevoir une certification française. Lui succéderont le Jaguar en 1982 et le Campus en 1983, premier sac-harnais école français "tout dans le dos" (à l'époque, la notion était de taille). Ces sacs-harnais ont équipé plusieurs générations de parachutistes et ont été exportés dans le monde entier.

"P.F." (pour reprendre la dénomination plus familière utilisée sur les terrains) fut aussi le premier constructeur à fabriquer des parachutes complets, à une époque où chaque marque se consacrait plutôt à des gammes de sacs-harnais ou de voilures que les revendeurs ou les utilisateurs devaient assembler. C'est encore le cas aujourd'hui pour la plupart des fabricants américains.

L'histoire de P.F. est donc une longue histoire, elle est devenue celle d'une entreprise industrielle, appartenant au groupe Zodiac, et rythmée par des mouvements au sein du personnel, comme dans toute entreprise. Mais le parachutisme est une grande famille, et le départ en 2002 de certains membres fondateurs, longtemps dirigeants de la société, comme Dominique Marca et Michel Auvray n'est évidemment pas passé inaperçu. D'autres membres, détenant des postes clés et bien connus sur les terrains de saut, ont pris leur retraite (c'est le cas de Guy Sauvage et Michel Urbain) ou se sont tournés vers d'autres horizons (Sylvain Turina, Benjamin Ruffet, Christophe Roquillart).

Parachutes de France S.A. est aujourd'hui dirigé par Cyrille Chaillé. Issu du Groupe Zodiac, il dirigeait le service comptabilité à P.F. de 1989 à 1994 puis pendant 10 ans il a été responsable comptable et financier de la branche Aero Safety Système du groupe Zodiac. Jean-François Rives est directeur technique de P.F. depuis deux ans, il a été pendant dix ans directeur technique du département parachutes au sein d'Aerazur, puis il a été nommé directeur du département des produits gonflables de la division des systèmes d'évacuation chez Zodiac.

Comme le laisse entrevoir une offre d'emploi publiée dans cette édition, des évolutions sont certainement à venir au niveau de la direction commerciale. "Il était temps..." pourront ajouter certains, car il faut bien reconnaître que ces mouvements ont généré un sentiment de vide aux yeux des pratiquants, à commencer par la communication et le commercial, dont certains postes sont restés vacants.

Sur les terrains, le réseau commercial est aujourd'hui constitué de : Guy Coëtoux, Dominique Guthfreund et Cyril Lancry pour la France, Cyril Lancry et Jean-Pierre Maennier pour l'export. Il est impossible de citer ici les nombreux correspondants qui assurent le service commercial en direct sur les terrains.

Bien entendu, d'autres parachutistes confirmés sont employés au sein de la société. C'est le cas de Stéphane Corréas, (responsable qualité et plusieurs fois champion du monde en voile contact, que l'on ne présente plus...), de Xavier Dufresne (parapentiste provenant de Flying Planet, travaillant actuellement au développement des voiles) et de Gaël Saze (responsable qualité durant de nombreuses années à P.F., aujourd'hui au développement des sacs-harnais).

Au siège, on compte deux jeunes parachutistes ayant terminé leur progression P.A.C. récemment : Lam-Gilles Boyer (service commercial export) et Thomas Fantini (service comptabilité). Philippe Scholtes ne connaît que la version "service militaire" du saut en parachute, mais il fait partie de P.F. depuis 1983 ; après être passé par la production et la contrôle, il est en charge du S.A.V. depuis 1996. En huit années, il a réalisé 2 900 plages de secours, ce n'est pas rien dans notre milieu ! Il est souvent sur les terrains et n'est pas avare de petits coups de main et de bons conseils.

Venons-en maintenant aux produits P.F. et plus particulièrement aux sacs-harnais. Fabriqué à 13 000 exemplaires depuis 1990, le sac-harnais Atom a traversé les années, il a été décliné en plusieurs versions et a connu de nombreuses évolutions. La gamme actuelle est composée de quatre modèles : Legend, Axis, Evolution et Tandem. Elle nous est présentée par Patrick Elbaz, lui aussi parachutiste et spécialiste de la conception et de la fabrication des sacs-harnais P.F. depuis 1979 ■



Legend T2



Legend 0000

DE L'INNOVATION AU POINT COMMUN

Informatique, équipement sportif, automobile, vêtement : il suffit qu'un constructeur porte une innovation sur le marché pour qu'elle soit presque immédiatement copiée ou imitée. Car il est impossible de tout verrouiller par dépôt de brevet. L'industrie parachutiste n'échappe à la règle : même si chaque constructeur essaye de conserver le caractère propre à son produit, de nos jours, les sacs-harnais ont de nombreux points communs. L'époque où chaque constructeur s'enfermait dans ses propres innovations, de peur d'être traité de "copieur", semble révolue. Les utilisateurs apprécient de pouvoir bénéficier de telle ou telle nouveauté sur le sac-harnais de leur choix, peu importe qu'elle soit créée ou mise au goût du jour par une marque concurrente.

C'est le cas par exemple des articulations de harnais par anneaux (innovation Rigging Innovations), des liaisons souples (élévateur-suspentes) textiles démontables (innovation P.F. Michel Urbain) ou plus récemment du point d'ancrage des sangles lombaires sur le dos du sac (innovation Javelin Odyssey).

Au fur et à mesure de cette présentation, Patrick Elbaz nous précise donc quelles sont les évolutions techniques mises en place par Parachutes de France. Si un collaborateur extérieur y a participé directement, il en précise alors le nom, car depuis sa création, P.F. a développé ou fait évoluer ses produits avec la collaboration de nombreux utilisateurs passionnés et avertis, comme par exemple Patrick de Gayardon, Olivier Seigner, Jacques Baal et l'E.F.M.P. ou encore certaines équipes de compétition françaises et étrangères.

L'ATOM LEGEND



• L'ATOM LEGEND a vu le jour en 2001. Les évolutions qu'ils proposent ont été réalisées pour répondre aux exigences des techniques modernes : vol multipositions, vitesses élevées et besoin de confort. Tout a été sécurisé dans le sens où les parties mobiles du sac-harnais sont conçues pour résister à la vitesse, ne pas s'ouvrir en chute tout en restant efficaces. Le harnais du Legend est fabriqué sur mesures grâce au système de calcul du B.D.C.I. (Bon de commande Informatisé). Les mensurations du client sont saisies dans l'ordinateur et un algorithme calcule la taille du harnais, des sangles lombaires, de poitrine, des cuissardes, etc.



La liste des options est déterminante dans le choix d'un sac-harnais, elle permet au client d'avoir un large choix, mais elle influence également le prix du matériel. Pour chaque élément présenté ici, nous précisons donc lorsqu'il s'agit d'une option.

La gamme Atom dispose d'un choix de 15 coloris pour le tissu cordura, 13 pour le nylon, 2 pour le tie-dye, 12 pour les galons et 10 pour les sangles.

Le Legend est disponible en 7 tailles de conteneur, les versions présentées ici sont la **taille 2 et 0000** (le "p'tit dernier"...). De conception identique aux autres sacs-harnais de la gamme, le quadruple zéro est particulièrement adapté aux petites voilures.

(Techno 98 en secours et voilure Ninja 85 ou Springo 110 en principal). C'est le moins volumineux.

Sécurité



• Pour éviter que le vent relatif vienne s'engouffrer en dessous du **rabat supérieur de réserve** et l'ouvrir dans certaines positions, le galon ne prend pas la platine de protection des aiguilles et il est bien en appui sur les rabats latéraux. Ainsi il n'y a pas d'espace entre eux et le rabat de réserve qui n'offre pas de résistance à l'air.

(• innovation P.F.)



Le **rabat de protection** de l'aiguille courbe du principal a été dessiné pour qu'une fois en place, il ne puisse pas sortir seul de son logement. Sa forme légèrement trapézoïdale nécessite une pression de la main pour sa mise en place. Le même geste est nécessaire pour l'extraire de son logement. Les aiguilles sont donc protégées sans risque d'ouverture intempestive. D'autre part, ce rabat est fixé sur le rabat inférieur du principal, ce qui empêche toute interférence au délogage durant la phase d'ouverture. Sa conception est la même que celle du rabat supérieur de réserve (au niveau du galonnage).



Conteneur de principal sécurisé

A) • La cloison de séparation réserve/principale est la partie la plus exposée à la séquence d'ouverture. Tout ce qui pourrait s'opposer au délogage par retenue des suspentes en a été supprimé, elle n'est composée que d'une seule pièce textile.

B) • Les triangles anti-accrochage sont placés aux coins inférieurs gauche et droit de la réserve afin d'éviter aux éleveurs, aux manilles ou aux suspentes de venir s'y accrocher, notamment durant une ouverture en position anguleuse. Ces triangles obligent également les pleurs à mettre les éleveurs et les suspentes dans une position adéquate. Le rabat central est rigidifié par une plaque plastique pour éviter qu'une suspente ne vienne le "craquer" et provoquer une clef pouvant empêcher l'ouverture et éventuellement la libération. (← Innovation P.E.)

C) • Les rabats de protection des éleveurs sont fixés sur les rabats latéraux de réserve pour maintenir les éleveurs et surtout protéger les commandes de manœuvre principales, en leur évitant de sortir de leur logement lors d'une mauvaise mise en place.

(← Innovation P.E.)



L'Atom Legend propose tout de même deux points de fermeture : la bouclette courte positionnée sur le rabat central (la plus facile d'utilisation) et la bouclette réglable en longueur maintenue par une patte de fixation sur la partie inférieure du conteneur principal (pour ceux qui aiment compresser davantage leur P.O.D. et obtenir un parachute plus plat).

(← Innovation P.E.)



L'option tunnel anti-twist est constituée d'une petite gaine rigide métallique (identique à celle des gaines de libération) de 10 cm fixée dans le tunnel textile de l'éleveur arrière. En cas de rotation violente et de twists prononcés, son rôle est d'éviter que la pression exercée sur le câble jaune du libérateur engendre une difficulté à l'extraction de la poignée. L'option tunnel anti-twist protège la gaine de libération de la compression provoquée par un puissant vrillage des éleveurs.



L'option poignée freefly est composée d'un boudin mousse maintenu sur le bas du sac par une languette rigide. Une fois en place, la languette verrouille la pochette et condamne toute ouverture intempestive : aucune partie de l'extracteur ne peut sortir tant que la poignée n'est pas sollicitée.

(← Innovation P.E. en collaboration avec Antoine Bédas)

Confort



Afin de le rendre plus moelleux sur le dos, le **coussin dorsal** est doublé d'une mousse de confort à la fois ajourée et aérée pour supprimer la transpiration. Il s'agit d'un matériau utilisé pour l'emport de sac à dos. La sensation désagréable des aspérités et des points durs (passage de gaines, etc.) est ainsi éliminée. Cette mousse se prolonge sur les coussins d'épaules et les lombaires. Le "coussin confort" est en cours d'industrialisation sur la gamme Legend.

La fixation des **sangles lombaires** est désormais plus centrée sur le coussin dorsal, c'est ce que l'on appelle la "lombaire ergonomique". Ce concept maintient mieux le sac sur le dos en enserrant efficacement le tour de taille. Il évite le mouvement latéraux du sac-harnais au niveau des reins. La lombaire ergonomique est également équipée d'une mousse de confort.



L'encolure est un point de confort important sur un parachute : dans certaines positions le cou est en contact direct avec elle. Sur le Legend, l'encolure a été redessinée. Elle est désormais constituée d'une couture inversée de sorte qu'aucun galon ne vienne cisailier le cou. Cette partie est également doublée de mousse à l'intérieur, pour la rendre très confortable et très molle. C'est le concept de fabrication de chaussure de sports qui est utilisé ici.

(← Innovation P.F.)



La **boucle de cuisse** inox et son passant double sont montés sur un coussin de protection qui empêche tout mouvement charnière. Dans certaines positions (notamment assises) cela empêche le desserrage éventuel des cuissardes.

(← Innovation P.E. en collaboration avec Philippe Bussier)



L'option **liaison inter-cuissards** est passée de la position horizontale à verticale, ce qui permet d'utiliser une plus grande longueur d'élastique à l'intérieur du tunnel et donc d'obtenir une plus grande extensibilité. De plus les nœuds sont cachés dans le tunnel, donc efficacité et esthétique maximum.

(← Innovation P.F. en collaboration avec Loïc Jean-Albert)



La **jointure du harnais articulé** est effectuée par un anneau rond, l'articulation est donc totale sur les trois branches. Il s'agit d'une option, le Legend est livré en standard avec un harnais classique.



L'Atom propose un large choix d'options au niveau des poignées : deux types de poignées de libération - crochetable ou boudin rigidifiée - et quatre types de **poignées de réserve** -

crochetable, métallique ou textile. La livraison standard comprend une poignée de libération en mousse et une poignée de secours en métal.

Qualité

La **fixation des gaines métalliques** par collier Oetiker a été élaborée par P.F. Il y a bien longtemps, elle était déjà appliquée sur les premiers sacs-harnais Jaguar. Ce sertissage de la gaine sur le harnais via une petite sangle cousue assure une meilleure fixation des gaines et protection des câbles.

(← Innovation P.F.)



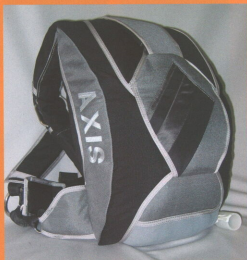
Actuellement, Wichard est le principal fabricant français de bouclerie à fournir les parachutistes. Spécialisé dans la bouclerie marine, il a ouvert peu à peu sa production au parachutisme : anneaux de libérateurs et anneaux passants pour les harnais. En 1987, P.F. fut le premier constructeur à faire produire par Wichard les trois anneaux de ses systèmes de libération en inox. Les anneaux inox d'articulation des harnais sont apparus en 1994 et les anneaux passants doubles cuissards inox en 2001 pour aboutir à l'actuelle **option bouclerie tout inox**.

(← Innovation P.F.)



Les **mini-élévateurs inversés** et non percés ont été mis sur le marché par P.F. en 1989. Afin de répondre à une demande de miniaturisation, le constructeur a effectué des tests qui démontraient la fragilité des "mini-élévateurs" au niveau du trou de passage de la boucle de verrouillage. Sur ce mini-élévateur non percé, le trou a alors été transposé sur une petite sangle et le système a été inversé pour protéger le point de verrouillage. Depuis, les mini-élévateurs sont devenus un standard.

(← Innovation P.F.)



L'AXIS

Au premier coup d'œil, on remarque la géométrie très particulière de l'AXIS (forme d'œuf coupé en 2). A l'origine, il a été développé en étroite collaboration avec Olivier Seigner (ex-membre de l'équipe de France et E.I.S.). Le concept était celui d'un sac-harnais spécifique mixte pour la précision d'atterrissage et la voltige, afin de réduire les coûts (un seul équipement pour les deux disciplines). L'Axis répondait aux critères de confort des voltigeurs tout en recevant les voiles de P.A. fort volumineuses. Il a longtemps équipé les membres de

l'E.I.S. (Ecole interarmées des sports) et équipe l'actuelle E.F.M.P. (Équipe française militaire de parachutisme). Puis une demande s'est affirmée pour un sac-harnais spécifique à la voltige, et l'Axis 00 a vu le jour. Sa conception est le fruit d'une étroite collaboration entre P.F. et l'E.F.M.P. Ce sac ne peut recevoir que de petites voiles. Avec sa ligne affûtée, il est le plus court de sa catégorie. Le harnais est proposé avec 2 ou 4 anneaux, un serrage des cuissards à l'arrière et des poignées textiles. Le but est d'offrir un confort maximum, même en position groupée de voltige. C'est un produit très spécifique à la P.A./voltige et à P.F.





L'ATOM EVOLUTION



L'ATOM EVOLUTION est le parachute école de la gamme. Grâce à un large choix d'options et d'équipements standard, il s'adapte aux multiples demandes des écoles françaises et internationales, civiles et militaires. Le système L.O.R.2 (couplage libération et secours) est livré en standard ainsi qu'une **fenêtre transparente amovible** sur le rabat de réserve pour un contrôle systématique des aiguilles. Elle s'avère très pratique à l'entretien. (☛ innovation PF)

Le conteneur principal est équipé en standard de la préinstallation d'un **rehausseur** qui permet l'utilisation de voilures de volumes différents et facilite donc la gestion du parc école.



Équipé avec l'**option G**, la poignée d'ouverture de type jonc (associée à un extracteur Quick 2) est en lieu et place d'une poignée hand-deploy.



En option : **pré-équipement** pour les déclencheurs FXC et Cypres Elève en façade ou Cypres Confirmé côté dos du coussin dorsal (à noter que l'intégration du Cypres sur toute la gamme Atom avec cette fenêtre d'accès au boîtier de commande est aussi une innovation P.F., aujourd'hui devenue un standard chez les autres fabricants) ou les trois réunis.



En option : le **harnais articulé réglable par anneau**, dont le passant mobile et l'anneau ne forment qu'une seule pièce. Outre le confort, cette option offre un réglage réel et rapide qui s'effectue avec le parachute sur le dos. Elle facilite également la maintenance des sangles du harnais.



Grâce à un **appareillage spécifique** développé par P.F., tous les systèmes de libération des éleveurs et toutes les poignées de réserve sont contrôlés unilatéralement avant d'être mis en service. Ces tests sont effectués selon les normes T.S.O. (☛ innovation PF)

C'est en 1988 que P.F. commercialise son premier tandem : le Galaxy, qui est le premier parachute tandem autorisé d'emploi en France. De 1988 à 1993, 180 Galaxy ont été fabriqués par P.F. Son successeur, l'ATOM TANDEM, a été fabriqué à 1100 exemplaires dans sa version civile. Avec l'Atom Tandem, P.F. triple donc sa production civile. Un résultat certainement favorisé par le développement de la pratique mais aussi par les qualités de sécurité et de robustesse que lui reconnaissent de nombreux professionnels du tandem. Au fil de toutes ces années, la solidité et la fiabilité de l'Atom Tandem ont été largement éprouvées.



L'ATOM TANDEM



La poignée de libération du R.S.E. est intégrée et protégée dans la pochette.



Le gros anneau du libérateur et l'attache passager sont constitués d'une seule pièce tout inox, pas de sangle ni de couture. L'élévateur V4 comporte 4 anneaux de libération afin de réduire les efforts sur tout le système (anneaux + poignée). (← innovation PF)



La face avant de l'Atom Tandem comporte de nombreuses poignées : poignée réserve (au choix en métal ou en textile), poignée répéteur réserve + attache répéteur passager, poignée de libération textile couplée au R.S.E. et l'ergonomie est particulièrement soignée.

Comme pour l'Atom Evolution, le tandem dispose d'un harnais pilote articulé réglable par anneau.



La fermeture du conteneur principal est sécurisée par un double jonc. La pochette R.S.E. est réalisée en tissu cordura et sa fermeture est sécurisée par un jonc, une conception qui garantit fiabilité et solidité. (← innovation PF)



Le compartiment du parachute de secours est équipé du système L.O.R.2, du répéteur et il peut recevoir au choix le déclencheur FXC ou Cypres. Le rabat supérieur est équipé d'une fenêtre translucide amovible pour un contrôle systématique des aiguilles.



Le harnais passager de l'Atom Tandem est entièrement réglable et doublé de mousse. Il dispose également d'une articulation réglable par anneau.

RETOUR EN NORMANDIE : ILS L'ONT FAIT !



photo R.T.N. - Kysa George

Le groupe de vétérans avant le saut.

■ Pendant que des "figurants" effectuaient des démonstrations de largage pour imiter ce que les "encore vivants" des 82^{ème} et 101^{ème} Airborne avaient réellement vécu, les vrais héros des cérémonies du 60^{ème} anniversaire du débarquement n'étaient pas autorisés à sauter... Rejetés de tous, interdits par tous, ils étaient pourtant déterminés à combattre une dernière fois ! ■

Les 5 et 6 juin dernier, la France et les États-Unis ont rendu un immense hommage aux soldats du débarquement de 1944. L'événement était soutenu d'une large couverture médiatique, nous ne reviendrons donc pas dessus. Pourtant, le lendemain, alors que les lampions de la fête commençaient à s'éteindre, voilà que six vétérans américains enflammèrent de nouveau les journaux télévisés de 20 heures...

Il y a dix ans, lors des commémorations du cinquantenaire, 36 vétérans avaient sauté à proximité de Sainte Mère Église (cf. ParaMag n°86 de juillet 1994). Déjà à cette époque-là, leurs sauts n'étaient pas vraiment souhaités par les autorités. Mais lorsque le Pentagone a compris que de toutes façons "ils sauteraient", il a préféré chapeauter l'opération. Les largages se sont alors effectués en trois séquences : 90 paras civils embarqués à Cherbourg dans un Dakota (depuis 1974, ce type de sauts était organisé régulièrement dans le cadre des opérations Armée-Nation, époque aujourd'hui révolue...), les 36 vétérans embarqués à Caen dans le Twin Otter de La Ferté Gascher et un autre Dakota, puis les 600 parachutistes militaires, majoritairement américains, largués en masse.

Dix ans plus tard, avec une moyenne d'âge de plus de 80 ans, les autorités américaines et françaises refusent de nouveau à l'Association Return to Normandy le droit de participer à un saut en commun avec les commémorations et les largages officiels de troupes.

Car en 2004, ils sont encore là ces vétérans, octogénaires et toujours volontaires pour sauter



Patrick Eliaz

Largage de troupes à Sainte-Mère-Église pour les cérémonies du 60^{ème} anniversaire du débarquement.

en Normandie. Certes ces dix années ont vu diminuer leur nombre de 36 à 8, mais leur motivation et leur détermination restent intactes. Sauter en parachute sur Sainte Mère Église lorsque l'on est âgé de 80 ans est loin d'être un geste hasardeux effectué sans préparation au détriment de la sécurité. Par exemple,

l'un d'entre eux, Tom Morrison, totalise plus de 9000 sauts. Tous ne sont pas des pratiquants aussi confirmés mais ils se sont préparés assidûment au centre de Skydive Elsinore (Californie) pour trois d'entre eux, les cinq autres faisant sans encombre leurs sauts d'essai en Floride, Caroline du Nord, et autres lieux sur la côte est



David Bessinon - Humaita



Bryan Harrell - Humaita



Richard Case durant un **saut d'entraînement** au centre de Skydive Elsinore (Californie) en mai dernier.

des États-Unis. Ils ont obtenu les certificats médicaux nécessaires et ont été accompagnés par un médecin venu des États-Unis, le Dr. Experton, un chef de service en chirurgie orthopédique venu du CHU de Bordeaux, et aussi par un parachutiste : le docteur Loïc Villet, engagé par l'Association R.T.N., était sur les lieux à Sainte Mère Église. Des moyens de secours ainsi qu'un hélicoptère médicalisé de la sécurité civile ont été mis en place pour leurs sauts.

Oui mais voilà... En 1944, la raison d'État les a poussés à sauter sur ce pays que la plupart ne connaissent pas. Soixante ans plus tard, c'est cette même raison d'État qui a bien failli les empêcher. L'ampleur des événements commémoratifs est telle qu'ils n'y ont pas leur place. Personne ne veut se mouiller et prendre la responsabilité de tels sauts.

Le docteur Bettina Experton (de La Return to Normandy Organization) remua ciel et terre pour obtenir le feu vert pour leur saut, obtenant directement de Madame Alliot-Marie, Ministre de la Défense, l'autorisation finale après le refus initial du Préfet de la Manche et du Maire de Sainte Mère Église.

Le centre de parachutisme de Paris Ile de France et de l'Aube (à Brienne le Château) est disposé à mettre ses moyens à disposition, comme il l'avait fait pour le cinquantième. D'ailleurs, si vous avez sauté du Twin de La Ferté durant ces 10 dernières années, vous avez vu la plaque commémorative installée dans l'avion, près de la porte.

Le saut commémoratif, finalement autorisé, aura lieu après les cérémonies officielles le 7

juin 2004. Peu importe, c'est certainement pour eux-mêmes et leurs compagnons d'armes que les vétérans ont souhaité faire ce saut, pas pour le public ni les officiels. Sauter encore une fois sur Sainte Mère Église, peut-être la dernière, il faut bien le dire... Comment la France pouvait-elle leur refuser cela ?

Le fax officiel autorisant le saut arrive à 3 heures du matin, le 7 juin à Brienne le Château, alors que le saut est prévu vers 15 heures. Dès 7 heures, il faut aller vite : préparation des papiers et licences par Denise, préparation du matériel (parachutes, radio, casques, lunettes, binos, ballast, manche à air, etc.). Stéphane Fried et Jean Neiss piloteront le Twin Otter. Patrice Trébor assure la sécurité au sol. Vincent Mengel et Alain Trombetta assureront les largages et la sécurité en vol.

Décollage à 9 heures de Brienne, les cérémonies sont pratiquement terminées mais la zone est encore bouclée et ce vol civil sera le seul autorisé. Il s'agit bien d'une mission spéciale, avec autorisation spéciale du Ministère de la Défense. À 11h10, c'est l'arrivée à Cherbourg, le chargement des véhicules, et la reconnaissance de la zone, située près de Sainte Mère Église.

Vincent et Alain témoignent : "La zone de saut se nomme "La Fier" (un nom prédestiné... ?), c'est là que les vétérans ont été largués en 1944 et c'est là qu'ils veulent sauter aujourd'hui. Mais les autorités locales leurs avaient interdit toute reconnaissance préalable et il a fallu demander aux habitants du village où elle se trouvait !"

Comme le saut autorisé devait être une affaire privée et non pas un événement public, il n'y avait

personne sur la zone lorsqu'ils sont arrivés. "Mais le temps d'installer le matériel, en quelques heures, l'information a circulé, toutes les télévisions et un public nombreux l'ont envahi."

Puis c'est le retour à Cherbourg pour l'équipement des vétérans, les dernières vérifications et un décollage à 15h30. Six des huit vétérans sont en forme et reçoivent le ok final de Tom Morrison et du Dr. Experton pour sauter le 7 juin.

"Le feu était dans l'avion, les visages rayonnants, des vétérans excités comme des mômes, ils nous tapent dans les mains, l'un d'entre eux nous pince les fesses. Et déterminés comme jamais..."

Le largage va durer 45 minutes. Les vétérans sautent à 1200 mètres, 5 en ouverture automatique, tous équipés d'un casque radio, et Tom Morrison en commandé. Trois passages de deux, à chaque fois l'avion attend que les deux soient posés en sécurité pour larguer les autres, Alain Trombetta saute avec le dernier automatique. Puis Vincent Mancel accompagne Tom Morrison, un appontage vite fait puis c'est l'ouverture et Tom déploie le drapeau américain sur La Fier, atterrissant sur la cible : ils l'ont fait ! La France entière (...) peut être fière !

Dick Case, 83 ans, témoignait le 7 juin que son saut n'avait rien à voir avec son parachutage en France du 6 juin 1944, lorsqu'il arriva sur le sol de Normandie sous une tempête de feu anti-aérien : "Aujourd'hui c'était comme faire une ballade dans une voiture de sport. Tout est allé au mieux, personne ne s'est blessé, et le public normand nous a donné un accueil de héros." ■

Site of 2005 World Cup

SKYDIVE ARIZONA

520-466-3753

www.skydiveaz.com
WHERE EVERYTHING HAPPENS!!

Skydive Arizona
4900 N. Taylor Rd
Eloy, AZ 85231

Photo by Jason Peters

Les vétérans qui ont sauté près de Sainte Mère Église le 7 juin 2004 :

- Carl Beck**, d'Atlanta (Géorgie), né le 21/11/1925
- Richard Case**, de Las Vegas (Nevada), né le 17/11/1920
- Bill Coleman**, d'Orlando (Floride), né le 21/01/1924
- Howard Greenberg**, de Cleveland (Ohio), né le 17/12/1924
- Tom Morrison**, d'Ambler (Pennsylvanie), né le 22/03/1924
- Bill Priest**, de St. Petersburg (Floride), né le 3/07/1924

Quatre d'entre eux ont à nouveau touché le sol qu'ils avaient foulé pour la première fois dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. Deux ont également pris part à ce saut, mais ils n'avaient pas sauté le 6 juin 1944. Retrouvez les vétérans sur www.returntonormandy.org

LES HOMMES-OISEAUX

PUBLICATION MENSUELLE - BP 37 - 62750 LOOS-EN-GOHELLE - FRANCE

PARAMAG : LE MAGAZINE DU PARACHUTISME SPORTIF

Harry Ward, the Yorkshire Birdman



photos de

Troisième partie de notre série "historique" consacrée aux hommes-oiseaux parachutistes, voici l'histoire d'Harry Ward, leader des parachutistes anglais des années 30, plus connu sous le surnom de "Yorkshire Birdman".

Texte et archives : Francis Heilmann

L'homme-oiseau américain Clem Sohn eut plusieurs successeurs en Amérique, tous cherchant à améliorer leur image de show-jumper et le nombre de spectateurs à leurs exhibitions parachutistes. Parmi eux, Manos Morgan et Tommy Boyd prétendirent avoir été capables de planer sur de longues distances avec leurs ailes flexibles. Ce qui est hautement improbable, mais comme l'écrivit Peter Hearn, "...Il n'y avait personne là-haut avec eux pour dire qu'ils ne le pouvaient pas."

Par contre, alors que la fin des années 30 voyait la déconfiture économique des cirques aériens européens, un jeune Anglais originaire du Yorkshire obtint un succès public indéniable avec ses ailes. Harry Ward ne manquait pas de courage, eut une longue carrière parachutiste et, à défaut de s'enrichir, survécut à ses vols.

PARACHUTISTE PAR DÉFI

Harry Ward est né le 01 juin 1903, à Hackney, en Angleterre, six mois avant que les frères Wright n'effectuent leur premier vol en avion. La première passion d'Harry fut la peinture, qu'il étudia à Bradford de 1919 à 1921. Passion vite contrariée, une famille de sept enfants ne pouvant soutenir une carrière d'artiste. Harry Ward dut donc s'engager dans la Royal Air Force naissante, comme charpentier. Puis il devint plieur à la section parachute de Northolt. En 1926, il devint parachutiste lui-même lorsque l'officier le commandant lui demanda s'il sauterait avec un parachute qu'il venait juste de plier. Croyant que l'officier testait ses compétences en tant que plieur, Harry répondit : "Oui, bien sûr." L'autre lui dit alors : "Bien, allons-y !".

Partagé entre peur et fierté, Harry, qui ne manquait pas de cran, accepta le défi. Il fit son premier saut en parachute debout sur l'aile d'un bombardier biplan Vickers Vimy, suivant la technique impressionnante du saut à l'arraché : se tenant fermement à un hauban, le parachutiste tire sur la poignée



Harry Ward se prépare avant un saut d'homme-oiseau, en 1936 - photos DR

pour ouvrir son parachute dans le vent relatif. Violamment, la voiture arrache alors l'homme de l'aile de l'avion, et il est projeté dans le vide. Puis lorsque l'as parachutiste Arthur East se tua lors d'un saut à Biggin Hill en 1927, Harry prit sa place au sein du team de démonstration de la R.A.F. Il s'agissait aussi de faire la tournée des bases de la R.A.F. pour démontrer les qualités du nouveau parachute Irvin, devant des équipages d'aviateurs plutôt sceptiques.

Harry quitta le service en 1929, pour conduire un bus londonien pendant trois ans. A cette époque, il apprend aussi à piloter, et effectue quelques sauts de démonstration avec le parachute "Russell Lobe" réputé pour sa stabilité. En 1932, il devient parachutiste professionnel à plein temps. Les cinq années suivantes, il sautera

régulièrement pour plusieurs cirques aériens, notamment le "Captain Dalton Air Display" et le fameux "Cobham's National Air Day Circus".

Mais ce n'était pas de l'argent gagné, le principe des exhibitions étant "no jump, no pay". Ce qui signifie que l'on ne se souciait pas vraiment de la force du vent ou de la météo : si l'avion pouvait voler, Harry pouvait sauter. En 1937, ce

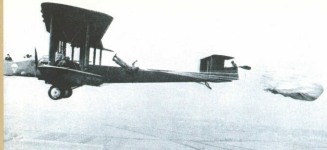
principe lui valut d'être poussé à l'eau par un vent violent, et sa carrière aurait dû s'arrêter au fond de la Mer d'Irlande. Heureusement pour lui, il fut sauvé juste à temps par une chaîne humaine formée à partir de la plage. Harry était à moitié noyé, mais vivant.

TOO BLOODY DANGEROUS !

Revenons en 1936. Le parachutiste professionnel anglais Harry Ward a les mêmes nécessités que Clem Sohn : sortir de la masse des casse-cous volants et cascadeurs de son temps. Il tente d'abord d'attirer les foules à lui avec une vieille recette, les sauts couplés avec une femme, jolies si possible. Il entraîna pour cela Josephine Anne Stainton Nadin, toute souriante devant les caméras. Mais lorsqu'elle dut sauter pour de vrai, elle décida subitement qu'elle ne ferait pas carrière dans le parachutisme. Première déception pour Harry ! La seconde fut "Speedy" Pepper, une acrobate qui n'hésitait pas à emmener un lion comme passager alors qu'elle conduisait son side-car à toute allure dans le Mur de la Mort. Speedy Pepper monta dans l'avion, fit un seul saut en parachute, s'exclama : "Too bloody dangerous !", et retourna à son lion. Toujours en quête de notoriété et de réussite, Harry n'eut donc d'autre choix que de s'intéresser aux ailes, qui faisaient alors les succès mondial de Clem Sohn. Lors de la tournée de l'Américain en Angleterre, Harry envoya son ami Cecil Rice le voir sauter, et surtout observer les ailes. Renseigné sur les avantages et surtout les défauts des ailes de Clem Sohn, il fait construire ses premières ailes à Gargrave avec l'aide de la couturière du village, et d'un bottier. Cecil Rice construisit deux jeux d'ailes pour



Harry Ward présente le déploiement de ses ailes, depuis la position repliée, en sortie d'avion. Jusqu'à la position de vol. Entre les jambes, un fusil cylindrique - photos DR



Saut à l'arraché à partir de l'aile d'un bombardier Vickers Vimy, le parachutiste est violemment tiré dans le vide par sa voile en déploiement - photo DR

Harry Ward, l'un de 2,75 mètres d'envergure, et le second de 3,35 mètres (neuf pieds et onze pieds). Elles étaient faites de toile de lin avec une finition satinée noire. Harry Ward les décrit lui-même : "Chaque aile avait quatre raidisseurs de bois cousus à l'intérieur, et des poignées pour les mains sur le bord d'attaque. Les ailes étaient attachées à une bande de poitrine en acier inox par une paire de ressorts qui devaient les ramener pliées le long de mon corps lorsque je lâchais les poignées. Il y avait un mécanisme de verrouillage pour éviter que les ailes ne forcent plus loin que l'extension normale de l'épaule et n'arrachent mes bras de leurs logements. Si je devais me débarrasser de tout l'ensemble, cela se faisait par le moyen d'un système de libération à deux aiguilles." Contrairement à celles de Clem Sohn, ses ailes étaient libérables en chute. La combinaison de saut était montée avec une aile de toile entre les jambes, dotée au bord de fuite d'un support de fumigène.

DEUX VOLS TERRIFIANTS

Le seul test qu'ait fait Harry Ward avant son premier saut fut de se suspendre à une grue de la station de train de Gargrave. Et lorsqu'il se propose d'essayer pour la première fois ses ailes, Jimmy King, le patron du Tom Campbell-Black's Air Display, le cirque volant pour lequel Ward travaille, lui répond en fonction de ses intérêts du moment : "Essayons les plutôt en public. Si tu te tues, autant que ce soit devant une grande foule...". Harry Ward accepte encore une fois le défi.

Ils louent un avion récent, un DH 89 Dragon



Harry Ward s'équipe pour un saut de meeting : pas de bottes de saut, pas de casque, pas de lunettes, et pas de parachute de secours... - photo DR

Rapide doté d'une porte assez large pour l'époque. Le 15 août 1936, Harry Ward saute la tête la première avec ses ailes de neuf pieds d'envergure, à 4000 pieds au-dessus de Stoke-on-Trent. Immédiatement il est sur le dos, les ailes refermées devant lui, lancé dans une spirale infernale. Ward arrive à rétablir la situation in extremis, à ouvrir son parachute à quelques centaines de pieds du sol, et s'en sort de justesse.

Le lendemain à Ashton, et toujours en public, il décide de tester ses ailes de onze pieds d'envergure. Même le Dragon n'est pas assez grand pour ses ailes, aussi il se fait attacher allongé sur une planche de six pieds qui dépasse par la porte de l'avion, la tête en plein vent.

Lors de son installation dans l'avion, l'extrémité de l'aile droite accroche la porte et se casse : mais les assistants ne préviennent pas Harry du problème, et l'avion décolle. Harry sur sa planche ne sait pas que son vol sera dramatique.

A 11 000 pieds, un peu avant le saut, il déclenche son fumigène trop tôt, intensément. La fumée suffocante envahit l'avion. Sans plus attendre, les assistants saisissent la planche, l'inclinent et font glisser Harry Ward dans le vide pour s'en débarrasser. Il ouvre ses ailes et tente de voler. Tout de suite l'aile droite, celle qui est abîmée, se met à claquer violemment. Harry tourne, s'incline en tous sens, virevolte, un de ses gants s'échappe. Puis il perd totalement le contrôle de l'aile cassée, c'est la fin du vol. Victime de son aile folle, n'ayant plus de solution, il ouvre son parachute à 8000 pieds. La voile se déploie bien, heureusement. Mais c'est alors son fumigène, qui brûle encore entre ses jambes, qui l'asphyxie pendant la descente à tel point qu'il croit qu'il ne va pas y survivre.

Ces deux premiers vols s'avèrent réellement catastrophiques. Harry Ward n'hésita pas à les qualifier plus tard de terrifiants. Ensuite deux sauts avec ailes furent programmés pour Harry, l'un à Sberburn, puis l'autre à Dyce Airport près d'Aberdeen. Aucun des deux n'eut lieu, à cause de la météo. A Perth, la troisième tentative fut la bonne, d'autant que rémunéré au pourcentage il pouvait s'attendre à toucher au moins 100 £ pour son saut d'homme-oiseau. Ejecté de sa planche à 10.000 pieds, Harry raconte la suite : "J'écartais les jambes, ouvrais les ailes, et attendais que quelque chose d'épouvantable se produise. Ce ne fut pas le cas. J'étais stable. Je n'étais pas secoué sur le dos. Je n'étais pas fouetté dans une vrille folle.



L'atterrissage d'un parachute Russell Lobe avec son marquage publicitaire - photo DR



Harry Ward teste ses ailes pendu à la grue de la station de train de Gargrave, avant de sauter pour la première fois d'un avion - photo DR

J'étais juste allongé là, avec la terre étendue en dessous de moi. La tension sur mes bras était terrible, mais je découvrais qu'avec les coudes légèrement pliés je pouvais tenir les ailes." Il ouvre son parachute, dégrafe ses ailes et les laisse pendre sous lui au bout de leur corde de suspension pour l'atterrissage. Pour ce saut réussi devant un public ravi, Clem Sohn aurait été payé 200 £. Mais tous les frais de meeting et de publicité abusivement "déduits" par son patron, Harry Ward reçut royalement 11 £ et quelques pièces de monnaie, à la limite de l'escroquerie. A la

Bibliographie :

THE YORKSHIRE BIRDMAN,
Harry Ward / Peter Hearn
Editions Robert Hale - London 1990
THE SKY PEOPLE - Peter Hearn -
Airlife Publishing - Shrewsbury 1990

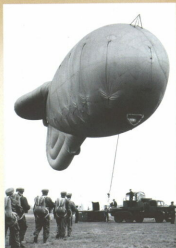
suite de quoi Harry refusa de courir des risques supplémentaires sans être correctement payé, ce qui fit qu'il ne sortit ses ailes que pour les meetings aériens les plus importants.

Peu à peu, au fil des sauts, il fut capable de contrôler ses ailes, de se stabiliser, et d'effectuer quelques glissades sur l'air. Malgré le petit nombre de vols effectués avec ses ailes de neuf et onze pieds, dès la nouvelle de la mort de Clem Sohn à Vincennes en 1937, Harry offrit de le remplacer pour les shows en France. Mais les organisateurs refusèrent : un homme-oiseau mort, cela suffisait. Peu de temps après, Harry Ward raccrocha ses ailes pour de bon, avec au total seulement neuf vols à son actif, et des gains ridicules au vu des efforts qu'il avait déployés et des risques qu'il avait pris.

Pionnier des troupes aéroportées anglaises. C'était déjà la fin d'une époque. Moins populaires, les cirques volants rencontraient des difficultés financières graves, l'argent ne rentrait plus. Harry Ward rangea alors ses deux parachutes "Russell Lobe", et travailla quelques temps comme mécanicien chez Imperial Airways. Puis en 1938-39, il occupa un poste d'instructeur civil à l'école de la R.A.F. de Cosford. En 1940, c'est la guerre. Harry rejoint la R.A.F. Dès les premiers jours

de la Blitzkrieg, en mai 1940, les succès des parachutistes allemands en Hollande et en Belgique désorganisent les forces alliées sur le continent. Impressionné, Winston Churchill ordonne immédiatement la création des premières troupes aéroportées anglaises, et veut 5000 parachutistes disponibles. Avec quelques pionniers du parachutisme d'avant-guerre, Harry Ward participera activement à la mise en place de l'école de formation et d'entraînement de ces parachutistes anglais, à Ringway. Pour compenser le manque d'avions disponibles, ils utiliseront des ballons de barrage captifs pour les premiers sauts d'initiation, à 500 pieds du sol, avant que les paras ne sautent ensuite de bombardiers Whitley.

De 1926 à 1941, Harry Ward aura effectué presque deux mille sauts, quasiment tous à ouverture commandée. Décoré de l'Air Force Cross, il est rendu à la vie civile en 1945. Après la guerre, il gère des clubs d'officiers en Grèce et en Allemagne. Puis revenu en Angleterre en 1951, il dirige des hôtels et des pubs dans le Yorkshire. Harry Ward est décédé le 24 juillet 2000, à l'âge de 97 ans, échappant au destin habituel des hommes-oiseaux parachutistes de son époque. ■



Des élèves parachutistes de la RAF se dirigent vers la nacelle d'un ballon captif pour un saut à 800 pieds, en 1959. Une méthode d'entraînement utilisée dès 1941 par Harry Ward - photo DR



Le DH 89 Dragon Rapide de De Havilland utilisé pour le parachutisme.

Parachutistes français à l'embarquement dans un DH 89 Dragon Rapide, au Centre Inter Club de Parachutisme de Bourgogne-Franche-Comté à Chalon sur Saône, entre 1952 et 1960. Cette photo illustre l'étroitesse de la porte sur ce type d'avion : Harry Ward devait sortir allongé sur une planche, les ailes repliées, face au sol, la tête en plein vent.

LE DH 89 DRAGON RAPIDE

Mis sur le marché en juillet 1934, le DH 89 Dragon Rapide fut produit jusqu'en 1946 par la firme De Havilland. C'était un avion à silhouette élégante, haut degré de fiabilité et faible coût d'exploitation, pouvant embarquer de 8 à 10 personnes à son bord.

728 exemplaires furent construits, dont 521 pour l'armée. Devenus surplus de guerre, la carrière de ces avions continua après-guerre dans les compagnies civiles, et notamment pour le largage des parachutistes.



TRANQUILLITÉ D'ESPRIT



CYPRES 2

AIRTEC

Mittelstrasse 69
D-33181 Wünnenberg

Tel +49 2953 9899 0

Fax +49 2953 1293

www.cypres.cc

Record Allemand 2004 à Dubaï



Photo: Daniel Ramsbott

VENTES PARAS

Vends Atom Legend 70, octobre 2002, toutes options, Cypres, avec voile de secours (0 saut), Techno et voile principale Electra 170, environ 400 sauts, possibilité d'acheter l'Electra seule, contact Valérie au 06 50 14 22 62.

Vends ensemble Mini Jaguar 89, Mayday 89 (0 saut), Siléto 135 (100 sauts), bleu royal + sac de transport, 1800€, tél: 06 91 11 68 80 ou email: hemoniz@wanadoo.fr

Vends Wingsuit Paraport (bleu, blanc, noir), environ 1,75m, peu servi, prix 450€, objectif pour appareil photo 24 mm Sigma, prix 150€, sac complet Javelin N1, 1990, 450 sauts (bordure et blanc, Micro Raven 120, 1990, 0 saut, Siléto 135, 1990, 600 sauts, Cypres expert, 1999, à réviser, prix 2000€ ou 2300€ avec Cypres révisé, contact au 06 84 03 04 53.

Vends Atom Millennium 70 noir, TBEG, avril 2002, Spring 140 de 300 sauts, Tech 128 de 0 saut, prix: 3500€, tél: 06 62 37 17 11 ou 06 75 98 46 32.

A vendre STT nos + PD 143R + Sabre 150, le tout TBE Sept 1998, 350 sauts, Atom 340 + Techno 128 + Spring 140 + Cypres, le tout TBE Juillet 97, 400 sauts, contact Philippe Tél: 06 81 45 32 82.

Vends tandem 1 Vector Sigma (neuf) année 2004, voile Atom Sigma et 360 nos, le tout 0 saut, prix 12 000€, 1 Sigma 150 sauts avec 370 Sigma / 360 nos, prix 10 000€, 1 Sigma 400 sauts EZ / 360 nos, prix 8000€, contact Philippe au 06 09 45 73 68.

A vendre Atom Legend 000 (neuf + 2 liserets blancs), Techno 115, Spring 120 sauts, le tout de Juin 2003 (120 sauts), prix 3000€, à vendre Atom 000 Millennium (bleu roy + 2 liserets jaunes), Techno 115 de 2000 (250 sauts), Spring 120, Cypres (120 sauts de 2003), prix 3500€, tél: 06 30 48 32 17.

Cause malade: vends ensemble complet 04/1999 sac harnais Advance 0 (1,76 m - 70 kg), Siléto 135, Micro Raven 120, Cypres 1 PIN, 250 sauts, TBE, prix 2500€, tél: 06 63 68 79 75 ou 03 68 81 10 95.

Vends SH Atom 34.00 L2 noir avec voile de réserve Techno 128, 0 saut, LOR et pré équipé Cypres, état impeccable, prix 650€, contacteur Jacques Cugnet au 03 26 05 71 94 ou à Brienne le Château Georges Greschi au 06 61 08 55 54.

Vends Atom 34-0L2 - 06/90 - Merit 170, 250 sauts - Mayday - Cypres 04/01, prix: 1300€, Atom 34-1/L4 - 02/92 - Merit 190, 400 sauts - Minimax - Cypres 12/97, prix: 1300€, tél: 06 81 55 27 10 + email gilles.bourdon@planetes.com

A vendre 2 parachutes Tandem Performance Variable année 2001, secours: Quick 400 année 2001, Cypres Tandem 2001 changement de piles OK, voile principale Tandem 390 de 3001, 300 sauts et Easy 425 de 2001, 200 sauts, le tout en excellent état, prix 7000€ par parachute, possibilité de prendre les sacs sans les voiles principales, matériel disponible à compter de la semaine 30, Contact au 06 62 50 44 64 ou par email: d.gemma.bich@le2.fr

Vds Atom 00 nylon noir anneaux L3, 350 sauts, Electra 150 50 sauts, Techno 128 0 sauts, Cypres (révision dans 2 ans), prix 3000€, tél: 06 10 32 82 00.

Vends Atom 000 complet 2001, 210 sauts 3350€, casque para Uhev: 40€, tél: 06 81 44 66 07.

A vendre SH Wings bleu royal et gris, voile principale Pilot 170, bleu royal et gris, secours Smart 150, tout neuf, seulement 20 sauts, prix 3 000€, pour info email: mduquenois@chiffresparachutes.com ou 0034 620 871 888 (en anglais svp).

Vends ensemble complet de 12/2000, TBE, harnais Atom Classic 1000 L2, Spring 120 (250 sauts), secours Techno 115 (0 sauts) sans Cypres, prix 2800€, à débiter, tél: 01 53 77 50 11, email: 06 87 34 32 76, email: jennykaz@azurclic@hotmail.com

Vends ensemble complet, harnais Atom 34.0 L3 02/99 (300 sauts), Techno 155 03/99 (1 saut), Spring 160 1996 (400 sauts), Cypres Expert 10/96 (révisé 10/02), prix 2500€. Silétolet 06 16 98 12 56 ou set@lewindard.fr

Vends Vector 3, 03/97, bleu marin / vert jade, centurion bleu marine, pour 175-185 cm, PD-R 126, 03/98, orange, Siléto 120, 12/96, vert et pink (842), de 56, 500 sauts, TBE, Cypres (98) possible si souhaité, contact 2250€, possibilité de tester à Strasbourg, images sur www.falchimsport-oberndorfer.de/private/vf/harnais.htm, +49 7222 935662 maison, +49 171 9308276 mobile, s.oberndorfer@web.de

Vends Advance T1 orange (en majorité) et noir en parapack de septembre 2000 (rabit principal item Vector) 120 sauts état neuf, pour 1m65 (pour secours 143/150 sqft et principale 150/170 sqft), Contact: Aurélien au 05 75 77 10 44, 06 32 82 27 91 ou a_jarikowski@ens.fr

Vends Cypres expert de 01/2000, révisé en 02/2004, 850€. Contacter Robin au 06 75 48 66 46.

Vends ensemble complet 06/2001, Atom Legend 0 toutes options, tout orange 300 sbs, Spring 140 orange et jaune 400 sts, Techno 140 0 sts, Cypres, parait état 3500€, contact ou roger.freely@hotmail.com 06 09 08 70 01.

Vends Javelin XRS noir et blanc, réserve PD113 0 saut, Siléto 167 1200 sauts, cône 200 sauts, voile supplémentaire: Spectre 120 400 sauts, l'ensemble 1500 €, contact: Gilles THERON au 06 09 67 25 79 ou gilles.theron@wanadoo.fr

Vends Javelin NJ de 97 taille 165 cm 500 sauts, Spectre 120 de 97, 300 sauts, Raven 120 réserve 0 saut, tout en état impeccable. 3000€, Tél: 06 07 78 88 67 ou znow@pepclair.fr

Vends voile Tandem EZ 370, cône 200 sauts, tout sauts 600, 800€, tél: 06 07 78 88 67

Vends ensemble complet: voile principale Silhouette 170 (20 sts), voile secours PD143, sac Vector V212, Cypres expert (maintenance à effectuer), 2000€, tél: 02 38 43 88 80

Vends Protrak, né jamais utilisé. Faire offre au 06 12 25 18 96

Vends Atom année 1990 très bon état vert et noir, Cypres année 2000 révision fix 2004 pile neuves, voile Silhouette 170 couleur fushia 250 sauts état impeccable, secours Tandem 120 400 sauts, rev. 2004, ensemble indissociable, livre début aout, cause achat matériel complet neuf livré fin juillet, prix 2600€, matériel visible à Paris ou au Blanc, Laurent: dom: 01 39 13 95 24, trv: 01 47 74 32 08, port: 06 77 97 83 69

MATÉRIEL VOLÉ

Sac harnais P.F. Atom type 34-00 du 26/06/1991 n°910638, noir satin blanc/bleu oeil, secours Tandem n°9105428, principale PD Siléto 120 400 sauts 1 bande turquoise, cypres n°214169629/CC240, contact: Michel Bécourt au 06 08 01 76 11 ou 01 42 55 06 95

ECHANGE

Echange Yamaha 100 FTR 04/89, street bike, petit perso, bien peu de KM cause accident de voiture, contre caméscope + support et fixation casque (voir avec casque si bonne taille) ou parachute complet (voile, secours, harnais, Cypres) pour 1m77 et 70 à 75 kg, valeur 2000€, Tél: 06 13 65 25 94, Thierry à Montpellier.

OFFRE D'EMPLOI

Proplano (Carse) Recherche pour le mois d'août (période du 1er au 22 août), un **moniteur fédéral ou BEES1** pour assurer la sécurité au sol (guidage des élèves, vérifications, comptage des voiles, etc...). Appeler Robi Martinez au 06 03 50 39 32.

Le Para-club de Bourbon - C.E.P. de la Réunion (+ 9000 sauts par an) cherche un **moniteur B.E.E.S.**, pour assurer la direction des séances de saut. Qualifications PAC et Tandem souhaitées. Centre ouvert, toute l'année, de 7 heures à 12h30 les vendredis, dimanches, lundi et jours fériés ainsi que le samedi toute la journée. Egalement ouvert 7 semaines complètes pendant les vacances de Noël (4 semaines) et pour des stages. Le salaire mensuel net proposé est de 1750 euros. Début du contrat: 1er septembre (au plus tard début octobre). Pour informations consulter le site de la ligue www.ligueparareunion.com/ Contacts: (décalage horaire: heure métropolitaine plus 2). Courrier: Para-Club de Bourbon - E route de l'aéroport - 97410 Saint Pierre. Mail: paraclub@clubparareunion.com. Tél: 02 82 25 54 41 ou par téléphone 05 95 87 37. Fax: 02 82 35 01 33.

CHERCHE EMPLOI

Totalement à ce jour quelques 400 sauts au cours de ces deux dernières années. Brevets BA, C et parachutiste professionnel théorique en poche, (offre en "free lance"), une place de **vidéomann tandem**. D'un emploi du temps assez libre et bien déplaçant facilement, je dispose d'une quinzaine de jours off par mois. Ils viendraient à tout afin de remplacer votre vidéomann habituel qui sa trouverait malheureusement dans l'incapacité de vous suivre, ou qui aurait tout simplement besoin de quelques jours de repos. N'hésitez pas à me contacter au 06 12 25 18 96, je suis ouvert à toutes propositions.

TOUTAZIMUT

A vendre:

Advance (07/99)
+ MR120 (06/99) + SP120 (07/99)
+ Cypres (10/99) = 3250 €

Atom T000 + Techno 115 + ST120
+ Cypres (tout de 1995) = 2400 €

Atom Legend + Techno 115
+ Spring 120 + Cypres
(tout de 2002) 6 sauts = 4600 €

Spring 140, Spring 120

Renseignez vous pour les couleurs, dates et nombre de sauts
Nombreuses combinaisons d'occasion
(renseignements par tél ou email)

TOUTAZIMUT SARL

1220 chemin du Bois de Leyssins
38490 CHAMILLIN - FRANCE
Tél 04 76 31 87 52 - Fax 04 76 31 68 24
Mobile 06 07 38 77 88



Abonnez-vous !
Reabonnez-vous !

ParaMag est un mensuel qui paraît 12 fois par an.

Prix : 65 € par an - Etranger : 75 € - Par avion : 85 €

Spécial : Abonnez-vous pour 2 ans et gagnez 2 numéros gratuits.

Prix pour 24 numéros dont 2 gratuits : 120 €
Etranger 24 numéros dont 2 gratuits : 137,50 €
Par avion 24 numéros dont 2 gratuits : 156 €

ParaMag - BP 37 - 62750 Loos en Gohelle - France
(33) 03 21 67 62 34 (Abonnements)
Fax : (33) 03 21 42 24 51
e-mail : abo@para-mag.com

Abonnement direct par crédit avec votre carte de débit (sous réserve d'acceptation)

Sécurité... confort...
Avoir de bonnes idées n'est pas suffisant.

Advance "In"

Advance "Out"



Couleurs non contractuelles

L'innovation

Dégagement des épaules :
un dessin entièrement nouveau
du dossier et de l'encolure
pour une meilleure ergonomie...



... un rembourrage de mousse
de haute qualité, de nouveaux
coussinets de renfort :
un confort dorsal incomparable !



Il suffisait d'y penser... et de le faire !

L'astuce

Sangles latérales décalées du
dossier pour englober la taille
de l'utilisateur : une
exceptionnelle tenue
de l'équipement sur les reins.



Il suffisait d'y penser... et de le faire !

Le raffinement

Anneaux de flexion des
cuissardes englobés dans
les coussinets des sangles
principales.



Il suffisait d'y penser... et de le faire !

La préoccupation

Poignée de hand-deploy
sécurisée (type free-fly).
Insertion de la première
languette dans le coin du sac,
et la seconde dans la pochette,
par-dessus l'extracteur :
système original permettant de
réduire le risque d'ouverture prématurée.



Il suffisait d'y penser... et de le faire !

Les idées ne valent que ce que l'on en fait.

infos : + 33 (0) 494 73 47 88

ADVANCE

by

**para
fun**

parafun@parafun.com

ATOM

Legend

par **Mike Brooke**
(524,13 km/h)



Vol

[vol] n.m.
Pénétration à grande vitesse dans l'air en minimisant la traînée par une attitude corporelle permettant également de résister à la puissance des forces aérodynamiques générées.



PARACHUTES DE FRANCE

2 rue Denis Papin • Jouy Le Moutier • 95031 Cergy-Pontoise Cedex • FRANCE
Tél. : +33 (0) 1 34 32 77 77 – Fax : +33 (0) 1 34 32 73 17