

# Le speed-riding prend son envol

## MONTAGNE

Bons skieurs et amateurs de sensations nouvelles se laissent séduire par le speed-riding. Mêlant glisse et voile, il fait fureur cet hiver dans une vingtaine de stations.

ILS sont huit, cinq hommes et trois femmes, exacts au rendez-vous matinal – 8 h 30 –, à l'école de parapente Les Ailes du Mont-Blanc, à Chamonix (Haute-Savoie). Motivés. Impatients d'en découdre avec le speed-riding, la nouvelle coqueluche de la glisse : du ski avec un miniparapente (10 à 14 m<sup>2</sup> de voile contre 24 m<sup>2</sup> pour un parapente). La journée commence par une présentation de l'activité et un film vidéo. « Super », « génial », « c'est top ! », s'enthousiasment les uns et les autres devant les spectaculaires images. Les travaux pratiques peuvent commencer.

À ski, sans bâtons (les mains seront occupées par les commandes de la voile), casqué et muni des gros sacs de compression contenant le matériel (voile et harnais ou sellette), le petit groupe mené par deux moniteurs fait halte en dehors des pistes et déchausse les skis. La première leçon consistera à découvrir la voile : la sortir du sac, la déplier, bien l'étaler sur la neige, face au vent, puis faire en sorte, grâce aux poignées prévues à cet effet, que le tissu se gonfle et s'élève dans le ciel. Pas évident.

## Un sport breveté

Après ces premières sensations, remisage du matériel dans le sac et direction la pente école, toujours hors pistes, choisie pour les initiations. Il va falloir recommencer la manœuvre précédente puis, une fois la voile gonflée, chausser les skis. Chacun bataille courageusement avec son morceau de tissu multicolore. À peine est-il monté qu'il retombe, se tire-bouchonne avec les suspentes (les fils qui relient la voile à la sellette) et tout est à refaire. À la fin de la matinée, la moitié du groupe seulement est parvenue à maintenir la voile gonflée, chausser les skis et glisser sur quelques mètres ! « Le plus dur est fait, affirment les experts, apprendre à manier la voile. »

Tout le monde est pressé de poursuivre l'expérience. Les moniteurs dirigent les opérations par radio (chaque élève est équipé d'une radio et d'écouteurs). Jusqu'à 16 h 30, les tentatives vont se succéder sans relâche. Petit à petit, les voiles se gonflent plus rapidement, les glissades durent plus longtemps, les chutes se raréfient. Finalement, pour la

## Bon à savoir

**Combien ça coûte.** En formule collective : 90 à 100 € la journée d'initiation et environ 450 €

le stage de cinq jours. Ces prix incluent le matériel (voile, sellette, casque, radio avec écouteurs) et la prestation des moniteurs (un pour quatre à cinq élèves).

Possibilité d'engagement d'un moniteur à la journée, 270 € pour un ou deux élèves.

Tout compris : avec l'UCPA à Saint-Lary (Hautes-Pyrénées), Saint-Sorlin-d'Arves et Les Arcs (Savoie), à partir de 614 € les sept jours, avec l'hébergement, la pension complète, les skis et les remontées mécaniques.

[www.ucpa-vacances.com](http://www.ucpa-vacances.com)

**Où apprendre.** Liste et coordonnées des écoles sur le site de la Fédération française de vol libre : [www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)

**Sur quels skis.** Un modèle freeride, convenant à la glisse en toutes neiges.

**Devenir autonome.** Le problème consistera à trouver du matériel. Pour l'instant, seules les écoles de speed-riding en disposent. Certaines, pas toutes, le louent (environ 35 € la journée) ou le vendent (environ 1 500 €, aile, sac et harnais).

**Les compétitions.** Très spectaculaires, elles se composent de slaloms (chronométrés) et d'épreuves de freeride (notées par des juges). À découvrir à Arc 2000 (Savoie), du 4 au 8 février à l'occasion de la Columbia Speed Flying Pro Les Arcs. [www.lesarcs.com](http://www.lesarcs.com)

dernière descente, tout le monde réussit à diriger sa voile en dévalant la pente. « C'est formidable, sourit Anne-Laure. On a une impression de légèreté, on se sent porté par la voile. Ça change des pistes, sûr que je recommencerais. » « Je skie et je fais du parapente depuis longtemps, alors j'avais envie d'essayer le speed-riding puisqu'il combine les deux, explique Jacques, le doyen du groupe (52 ans). Ça me plaît, j'ai hâte de passer aux choses sérieuses. » Autrement dit, voler, le but de cette activité, même s'il ne s'agit pas de s'élever très haut mais d'alterner survol de la neige et glisse à son gré.

Le speed-riding est français, inventé en 2003 à Val-Fréjus (Savoie) par David Eyraud et Franck Coupât, qui dirigent l'école Ataka. La première aile spécifique à cette discipline a été taillée en 2006. « Au début, on pratiquait avec des parachutes et c'était réservé à une élite », raconte David Eyraud. L'hiver dernier, la Fédération française de vol libre (FFVL) a pris ce nouveau sport sous sa coupe et créé un brevet spécial. Une



Réservé aux bons skieurs, ce nouveau sport alterne survol de la neige et glisse à son gré. Givois/Francedias.com

## La sécurité en question

■ La pratique du ski hors piste pose invariablement le problème de la sécurité. Généralement, on recommande à ses adeptes de partir avec un professionnel, moniteur de ski ou guide de haute montagne pour la glisse sur les glaciers. Or, les enseignants du speed-riding ne sont ni l'un ni l'autre. Ils sont diplômés d'État en

parapente et qualifiés speed riding par la Fédération française de vol libre. Toutefois, dans la plupart des stations, les initiations ont lieu sur des pentes relativement douces, donc peu propices aux avalanches, qui plus est proches des pistes et sécurisées par les pisteurs. Certaines écoles de speed-riding demandent toutefois à leurs prati-

quants de s'équiper du matériel de sécurité : Arva (appareil de recherche de victimes d'avalanche), pelle et sonde. Et, lorsqu'elles proposent des sorties en zone glaciaire aux plus débrouillés, elles engagent un guide pour accompagner le groupe. C'est ainsi que procède, par exemple, l'école Les Ailes du Mont-Blanc à Chamonix, lors-

qu'elle emmène des élèves sur le glacier d'Argentière. Côté assurance, la Carte Neige des skieurs ne suffit pas. Une assurance individuelle accident (5 €) est vivement conseillée. Et l'assurance responsabilité civile aérienne est obligatoire (comprise dans le prix de la journée d'initiation ou 33,50 € pour un stage plus long).

trentaine de moniteurs ont ainsi été formés en 2007, et une cinquantaine le seront en 2008. L'an dernier, également, les premières écoles ont ouvert. Mais c'est vraiment cet hiver que le speed-riding prend son envol. Une vingtaine d'écoles, y compris l'UCPA, l'enseignement dans les Alpes du Nord et du Sud, les Pyrénées et le

Massif central. Et les candidats se bousculent. « La saison dernière, nous avons eu 300 élèves. Depuis la fin des vacances de Noël, nous savons que le score précédent sera largement dépassé », se réjouit David Eyraud.

Accessible à partir de 13 ans, et sans limite d'âge – « Nous avons eu un élève de 72 ans » –,

l'initiation au speed-riding ne demande pas de connaissance particulière en sports aériens, même si l'expérience du parapente ou du parachute aide évidemment à démarrer. L'important, c'est d'être très bon skieur, capable d'évoluer en toutes neiges, car l'activité se pratique hors pistes, qui plus est, sans bâtons

et avec les mains positionnées à la hauteur des épaules. « L'apprentissage de l'aile est plus rapide que celui du ski, explique David Eyraud. En une semaine on peut, sur des sites peu accidentés, acquérir de l'autonomie, décoller et atterrir, bref, se faire plaisir. »

ANNIE BARBACCIA