

ÎLES CHAUSEY

19 KM SUR LA MER !

LE 26 JUIN, ADRIEN VALOGNES ET DENIS CHOURAQUI RALLIENT LA GRANDE ÎLE CHAUSEY APRÈS UN SURVOL MARITIME DE 19 KILOMÈTRES ! UNE PREMIÈRE DONT ADRIEN NOUS FAIT LE RÉCIT.

En août 2010, j'avais décollé de la Roche-à-Busnel (au sud de Caen) et rallié Granville, en bord de mer. La dérive du vent m'avait amené dans l'axe des îles Chausey, jusqu'à St-Martin-de-Bréhal. En arrivant au-dessus de la plage, avec une altitude de 650 mètres, j'apercevais très bien l'archipel de Chausey, magnifique poignée de cailloux jetés à la mer dans leur écrin bleu turquoise. C'est devant ce spec-

tacle que l'idée avait germée : ce jour-là, les îles ne m'avaient pas paru si loin que ça.

Personne n'avait encore tenté la traversée en parapente. Pourtant, avec une bonne dérive et assez de hauteur, cela devait être faisable. Alors... pourquoi pas moi ? A l'instar de Charles Linbergh, ce serait ma petite traversée de l'Atlantique mais à l'échelle d'un parapente et... juste à côté de chez moi !

La distance séparant la plage de St-Martin-de-Bréhal à la grande île de Chausey (celle qui est ouverte au public) est de 19 km. Les premiers îlots apparaissent dès 14 km. En misant sur une finesse moyenne de 10 et une dérive de 15 à 20 km/h, la traversée semblait réalisable avec 1800 mètres d'altitude pour être sûr d'atteindre la grande île. Au pire des cas, je pourrais toujours me poser sur l'un des premiers îlots...

Bien sûr, ça faisait quand même une sacrée distance au-dessus de la mer et il faudrait prévoir un bateau pour la sécurité. Et puis il faudrait ajouter les 80 km de vol pour venir de Thury-Harcourt jusqu'à la côte et avoir la hauteur suffisante.

L'influence de la mer sur la masse d'air convective a toujours rendu les choses compliquées : les plafonds assez hauts apparaissent par vent relativement faible et c'est aus-

si dans ces conditions que la brise de mer (en NO) se forme sur la côte, provoquant un vent contraire en basse couche et balayant l'activité thermique en bord de mer. Il fallait donc une masse d'air où la convection allait jusqu'à la côte et où la brise de mer ne rentrait presque pas.

Toujours trop bas

Ne restait plus qu'à attendre le bon créneau de vent d'Est modéré et des plafonds suffisamment hauts pour tenter l'expérience. Cela devint une obsession. Durant les neuf années qui ont suivi, j'ai essayé sept fois, sans succès. J'arrivais toujours trop bas sur le trait de côte.

Après tous ces échecs, même si cela représentait de très beaux vols, ma motivation commençait à s'étioler. Il y a sans doute eu d'autres créneaux météo

pour Chausey !. De mon côté j'avais bien repéré cette excellente masse d'air avec des vents d'Est... mais j'avais une dizaine de biplaces programmés pour le lendemain. Je fais un rapide check up météo et je n'y crois pas trop car si, comme annoncé par Météo Parapente, la brise de mer s'installe sur Granville, il y a des chances que la convection soit coupée à une dizaine de kilomètres dans les terres, empêchant d'arriver assez haut. Bref, je suis un peu sceptique. Il sera encore temps de prendre une décision le lendemain matin.

Le jour J

Au réveil, j'ai un message de Léo Hamard : "*Chausey aujourd'hui ?*". Nous déjeunons sur la terrasse chez mon beau-frère, il fait grand beau, j'en profite pour refaire un point

Il ne me reste plus qu'à aller chercher mon matériel à la maison, à Saint-Pair. Je prends aussi mon gilet de sauvetage.

Lorsque j'arrive à la Roche-à-Busnel, à 12h 15, Denis vient de décoller et enroule son premier thermique. Je me prépare tranquillement avec les autres pilotes, Richard, Mathieu, Samuel et d'autres. Le vent est parfois faible et il faut bien choisir son cycle pour ne pas finir en bas. A 13h je décolle... et me pose en bas 10 minutes plus tard ! Heu-

Durant 9 ans, j'ai essayé 7 fois sans succès. J'arrivais toujours trop bas.

je commence à apercevoir les îles. Elles m'appellent ! Mais il y a encore du chemin à parcourir. Pendant ce temps, Denis Chouraqui arrive sur St-Hilaire-du-Harcouet, mais n'ayant pas de radio nous n'avons aucune nouvelle l'un de l'autre.

A 30 km de la plage je suis à 1800m : j'observe que les nuages qui se forment sur les terres dérivent au-dessus de la mer et restent formés assez longtemps... très bon signe ! Il me reste 10 km à parcourir pour arriver au trait de côte : j'essaie de me maintenir le plus haut possible mais je n'arrive plus à dépasser les 1500m. Il y a des nuages pile au-dessus de St-Martin-de-Bréhal, mon point d'aboutissement, mais j'y arrive hors cycle et ne fais que descendre... Au-dessus de la plage je ne suis plus qu'à 700m d'altitude, ça ne passera pas. Je fais donc volte-face et reviens en accélérant vers les terres, en espérant retoucher un thermique qui me hissera assez haut. Je remonte à 700m, puis à 950m, ce n'est toujours pas assez. Alors je reviens une nouvelle fois en arrière et là, enfin, je raccroche un petit +1m/s large et régulier...

La grande traversée

Et le vent nous emmène, mon thermique et moi, dans la bonne direction. Lorsque j'arrive à nouveau au-dessus de l'eau, je suis à 1000 mètres. Je dois rester le plus longtemps possible dans l'ascendance : je gagne à la fois en hauteur et réduis la distance qui me sépare des îles.

Ayant déjà jaugé ma capacité à revenir face au vent, je sais que si je décide de ne pas le faire, je pourrai toujours revenir jusqu'à la plage. Mais avec mon thermique régulier, je suis maintenant à 2 km de la plage et à 1400 mètres d'altitude. C'est alors que j'aperçois Denis, au loin, il arrive de Granville et vise St-Martin-de-Bréhal. Quelques spirales plus tard, mon thermique baisse en intensité mais je suis à 1550m. Je ne vois plus Denis mais je suis très concentré car je réalise que je vais devoir prendre ma décision. Etrange sensation !

Arrivée sur la grande île.



favorables mais je n'étais plus assez motivé ou indisponible. Si bien qu'à force d'en parler et de décoller avec mon gilet de sauvetage sur les sites de Suisse Normande, certains pilotes ont commencé, eux aussi, à rêver de cette traversée ! Notamment mon ami Denis Chouraqui...

Alerte météo

Le 22 juin, c'est justement Denis qui m'envoie un sms : "*Roche à Busnel demain ? J'ai un feeling*

météo. Le potentiel créneau de vol à Granville s'est réduit et le vent d'Est sera très près de la côte. Une brise marine est bien annoncée sur Chausey mais de secteur Nord à Nord-Est dans l'après-midi, et il devrait y avoir de beaux cumulus sur tout le parcours. J'annule mes vols en biplace !

Mon beau-frère me dit qu'un de ses amis sera en bateau sur Chausey et pourra venir me chercher en cas d'amerrissage.

reusement, Yves Dupin vient me chercher et je peux redécoller à 14h. Cette fois c'est la bonne, un thermique me monte à 1300m et il y a de beaux cumulus sur le chemin. Juste une petite inquiétude au niveau de Guilberville où les nuages se sont bien soudés et où je manque de me poser après un point bas à 300m/sol. Je partage cette partie de vol avec Mathieu qui se dirige vers le Mont-St-Michel. La côte se rapproche et bientôt

Après toutes ces années, voilà l'heure de vérité. Un mélange d'excitation et de doute m'envahit. Réussirai-je ? Finirai-je à l'eau ?

Les îles sont magnifiques... mais quelle distance quand même ! Tout en réfléchissant, j'enroule encore et encore. Lorsque le thermique me lâche, je suis à 1600m d'altitude et à 3,5 km de la côte. Il ne me reste plus que 10,5 km pour atteindre les premiers îlots : sur le papier ça doit passer. Je tourne la tête d'un côté et de l'autre : derrière moi, la plage de St-Martin-de-Bréhal, devant moi les îles... Au loin, deux zodiacs remontent vers le Nord-Est de l'archipel : nos trajectoires devraient se couper, au cas où. Je prends la décision d'y aller !

Dernier regard sur le continent et je largue les amarres et pars vent arrière en direction du Nord de l'archipel. A partir de maintenant je ne pourrai plus revenir en arrière. J'avoue que je n'en mène pas large, même si mathématiquement ça devrait fonctionner (ma vitesse oscille entre 55 et 60 km/h sans accélérer, avec un taux de chute de

-0,9 m/s). Je suis encore un peu tendu durant les dix premières minutes, puis à l'approche des premières îles la sérénité revient : je suis déjà sûr de me poser au sec. Je n'ai plus qu'à contempler cette beauté tout autour de moi. J'en profite pour filmer tout en savourant à fond le survol de la multitude de petites îles. A 2 km de la grande île je suis encore à 430 m, c'est gagné ! J'arrive sur l'île principale avec 200 m de réserve. Le temps de savourer la victoire et de trouver un atterrissage, ça y est je suis posé. Pari gagné !

Le retour

Je plie ma voile et discute avec les promeneurs : les derniers bateaux pour Granville partent dans 20 minutes. Je me dirige donc vers la cale avec mon sac sur le dos... quand j'aperçois Denis en

approche. Lui aussi a réussi ! Tandis qu'il s'apprête à se poser, je vais jusqu'aux bateaux de la Compagnie Jolie France qui commencent à se remplir de leurs passagers. Par hasard il y a ma copine Evelyse : elle travaille pour la Compagnie. Je demande au capitaine s'il peut nous ramener à Granville et il accepte. Je retrouve Denis pour l'aider à porter son matériel et

nous réussissons à monter à bord juste à temps pour le départ. Nous passons l'heure de traversée à prendre des photos et échanger nos impressions sur ce que nous venons de vivre. Le capitaine nous invite à visiter la passerelle et nous montre le fonctionnement du bateau. Nous débarquons au port de Granville à 20h. Nous avons réalisé un rêve. ■

Les îlots...



Adrien



ADRIEN VALOGNES DENIS CHOURAQUI

ADRIEN ET DENIS VIVENT, VOLENT ET TRAVAILLENT DANS LE COTENTIN, L'UN PRÈS DE GRANVILLE, L'AUTRE PRÈS DE CHERBOURG. LE 22 JUIN, ILS ONT TOUS DEUX RÉUSSI À SE POSER SUR LA GRANDE ÎLE CHAUSEY APRÈS UNE TRAVERSÉE MARITIME RECORD DE 19 KILOMÈTRES.



De G à D, Denis, Adrien et Evelyse.

Nous avons croisé Adrien Valognes quelques jours avant, sur le beau site de Granville (près du Mont Saint Michel) où nous préparions notre numéro hors série Sites 2019 "Côte Ouest". Biplacteur, Adrien profitait des belles conditions du jour pour réaliser quelques baptêmes dans une grande discrétion qui semble le caractériser. Entre deux vols, nous avons parlé un peu sur le décollage tranquille de Donville-les-Bains (commune mitoyenne de Granville). Adrien avait alors évoqué ses trois projets (ou plutôt... rêves) : "Un : remonter toute la côte ouest de la Manche en vol rando sur une journée. Deux : partir en bivouac depuis la Manche pour une traversée de la France. Trois : réussir un jour à me poser sur les îles Chausey : 19 km de traversée."

En ce qui concerne ce troisième rêve, c'est donc fait ! Voici les réponses d'Adrien et Denis à notre curiosité après leur génial exploit...

Racontez un peu votre parcours de vie...

Adrien. Côté sportif, l'escalade a été mon premier sport passion avant la découverte du parapente en 2007. Côté études, j'ai eu mon BAC en 2008, mais après je ne savais pas quoi faire, alors je suis parti faire des saisons hivernales en Savoie comme skiman. L'été je faisais des petits boulots et j'en profitais pour voler au maximum. En 2013 j'ai fait une formation de cordiste pour pouvoir faire des travaux en hauteur, puis j'ai passé mon monitorat BP-JEPS dans les Pyrénées et créé ma petite entreprise de vols en biplace près du Mont-St-Michel en Normandie.

Denis. Jeune, j'ai passé beaucoup de temps à pêcher au bord des étangs et dans les forêts. Ça n'a pas été très efficace pour ma scolarité mais j'avais toujours de très bonnes notes en sport. Je me suis mis à étudier un peu tardivement pour remonter la pente et obtenir

un BTS en Automatismes et Instrumentation. Côté sportif, du foot, des courses en vélo de route et vtt. Depuis que je vis dans le Nord Cotentin, tout en continuant le vélo et la course à pied pour entretenir la forme, je fais du kite et du windsurf qui sont météorologiquement complémentaires avec le parapente.

Et sur le plan professionnel, aujourd'hui ?

Adrien. Depuis cinq ans, je fais des biplaces dans la Manche durant l'été. L'hiver, je me partage entre la Réunion et les Alpes. En intersaison il m'arrive de faire quelques missions d'interim en tant que cordiste pour ne pas perdre la main. Je pense avoir trouvé mon équilibre entre métier et passion.

Denis. Je fais de l'automatisme et instrumentation en horaire décalé 2*8. J'arrive ainsi à être assez disponible pour voler. D'ailleurs, j'en profite au passage pour remercier mes collègues de travail !

Qu'est-ce qui vous a amenés au parapente ?

Adrien. J'ai toujours rêvé de voler. Dès que j'ai eu l'âge, j'ai essayé de convaincre mes parents de me payer le brevet de pilote ULM pendulaire. Mais ils n'ont pas voulu. Alors je me suis fabriqué un delta avec la vieille tonnelle du jardin... et ça non plus ça n'a pas fonctionné. Mais mon oncle Bernard volait en parapente depuis quelques années et en regardant une émission Ushuaïa tournée en Bolivie, où Nicolas Hulot et Sandie Cohepain décollent en parapente du Licancabur à 5900m, j'ai été convaincu par cet engin. Je me suis donc inscrit à un stage initiation. C'était en août 2007, avec Hervé Gabet de Plaine Altitude, en Suisse Normande.

Denis. Quand je faisais du Vtt dans la Hague, je m'arrêtais régulièrement à Diélette et Landemer pour regarder voler les delta et les parapentes et je trouvais ça très beau. J'ai vite eu envie d'apprendre. Je me suis inscrit au club-école Cotentin Vol Libre pour un stage d'initiation avec Valérie Furlany, notre monitrice : super souvenir malgré quelques encastrements dans les genêts et ronciers de Diélette !

Vous avez tout de suite aimé ?

Adrien. Oui, et je me suis investi à fond, avec un gros volume de gonflage et de jeux dans le vent. Le bord de mer permet d'apprendre à décoller dans le vent fort et à maîtriser parfaitement la voile. C'est très formateur. Multiplier les décollages et atterrissages dans toutes les

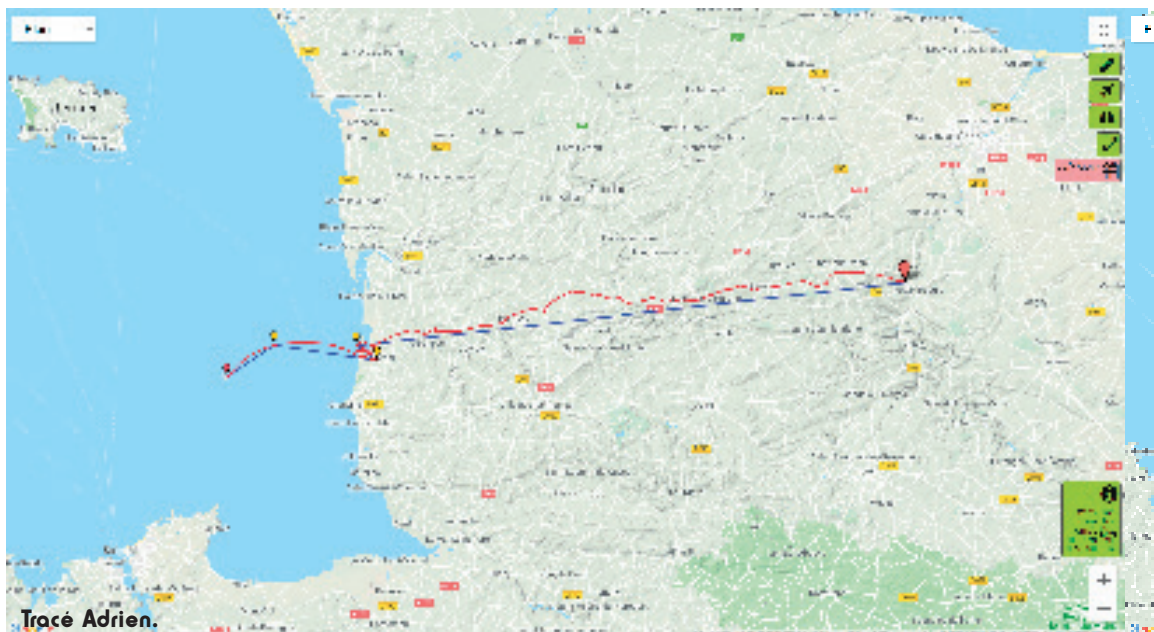
conditions permet de maîtriser les régimes de vol. J'ai passé beaucoup de temps sur le petit site thermo-dynamique des Roches de Ham, près de Saint-Lô, pour essayer de partir en cross. C'est un site de 60 mètres de haut dans un méandre de la Vire, où s'extraire n'est vraiment pas facile...

Denis. Dès mon premier plouf, le bien (ou le mal) était fait ! C'est très addictif. Beaucoup de gonflage et de vols dans le Cotentin pendant plusieurs années. Puis à l'occasion d'une sortie club, nous partons une semaine à la montagne : nouvelle révélation : les thermiques et atteindre les barbules de nuages, c'était... waouh ! Aujourd'hui c'est toujours la même chose. Pour moi qui ai toujours aimé observer les nuages, c'était la voie rêvée. J'ai volé de longues années en montagne, en cross et compétition. Lorsque j'ai goûté au vol de plaine, il y a eu un changement de bord, un petit divorce (rire), et je pratique désormais davantage en plaine... sujet de longues discussions amicales avec nos amis alpins qui commencent à se déplacer sur nos paysages plats de bocage et de céréales.

Vos meilleures perfs ?

Adrien. Mon plus long vol en France, je l'ai fait en 2016 : 352 km au départ de La Comté dans le Pas-de-Calais. L'année d'avant, au Brésil, avec Hono et Denis, on avait passé quatre fois la barre des 300 km en dix jours. Ma meilleure distance était de 396 km. Les conditions de vol là-bas sont vraiment exceptionnelles. J'ai quelques records sur les sites Normands dont un vol de 272 km au départ de Saint Marc d'Ouilly. Et récemment j'ai battu le record de distance de l'île de la Réunion avec un triangle de 130 km. En revanche, j'ai fait très peu de compétitions, mais j'ai fini deuxième sur une manche de la pré-Coupe du Monde à la Réunion, en octobre 2018.

Denis. J'ai fait cinq vols de plus de 300 km en France, et quatre au Brésil dont un de 400 km au départ de Quixada. Je profite de



la question pour saluer la création du site de Martin Morlet "Cross de Plaine.com" qui fédère les "plaineux" mais aussi les "montagneux" autour des vols en pays plat. C'est source d'émulation pour beaucoup. Ma plus belle place en compétition, c'est à la Superfinale PWC 2017 à Roldanillo où je finis second d'une manche. J'ai fait quelques places intéressantes aussi en Serbie et au Portugal. Mais au niveau émotionnel, ma traversée vers Chausey était bien supérieure à tout cela : Plénitude totale ! Bien au-delà du plaisir !

Qu'est-ce qui vous a empêchés de faire comme Honorin Hamard, normand comme vous ?

Adrien. Nous n'avions pas les mêmes ambitions et je n'ai pas le talent, la constance, ni la niaque d'Hono. Il reste un passionné inconditionnel alors qu'il m'arrive parfois de perdre ma motivation des débuts. En plus, l'idée de faire des dossiers et de trouver des sponsors pour financer mes compétitions m'a freiné dès le début. Je préfère pratiquer quand l'envie m'en prend et ne pas avoir de programme pré-établi. Mais... chapeau l'artiste !

Denis. Avec Honorin, il faut revenir à l'origine de l'origine, à l'état d'embryon spermatozoïde. Je salue ici son papa, Bruno Hamard : Hono était biologiquement microscopique mais s'envolait déjà. La rencontre avec Nadine (Madame Hamard) a perfectionné l'oiseau, évolution de l'espèce sur

une courte durée Mr Darwin ! Honorin a une partie innée en lui qui est hors du commun des parapentistes, doublée par un travail technique de longue date, et triplée par beaucoup de rigueur. L'auto-analyse/débriefing sont aussi à son menu. Mais mettons de côté la partie innée car il est possible de travailler sa technique, son physique, sa théorie avec plus ou moins de réussite : c'est une question d'abnégation et de ténacité. Pour ma part, c'est mon caractère curieux et aventureux qui pêche en compétition... mais m'avantage en cross. Travailler sur son caractère, c'est la partie la plus difficile. Je suis en plein travail ! Hono, Bruno et Luc (Armant) m'aident sur ce sujet, et ils gardent espoir (rire). Des meilleurs résultats en compétition sont conditionnés par cette évolution.

Etes-vous frustrés ?

Adrien. Honnêtement non ! On peut vivre très bien sans être sous les projecteurs.

Denis. Adrien ne vole plus en compétition, mais il serait parmi les meilleurs s'il jouait à ce jeu. Et il est parfaitement reconnu dans le milieu du vol de Plaine.

Quels pilotes vous impressionnent ?

Adrien. Honorin bien sûr ! Il n'a rien lâché au fil des années. Guido Prestigiovanni et Martin Morlet pour leur nombre impressionnant de vols de plus de 300 kilomètres. Et en ce moment, Denis Chouraqui, pour la réussite de tous ses vols CFD.

Denis. C'est difficile de les citer tellement il y en a ! Il y a une vraie culture parapente en France et une belle organisation structurée de la FFVL. Beaucoup de pilotes en font un mode de vie y compris à l'étranger. Je salue tous les pratiquants, du débutant à l'expert, pour les moments partagés et ceux à venir.

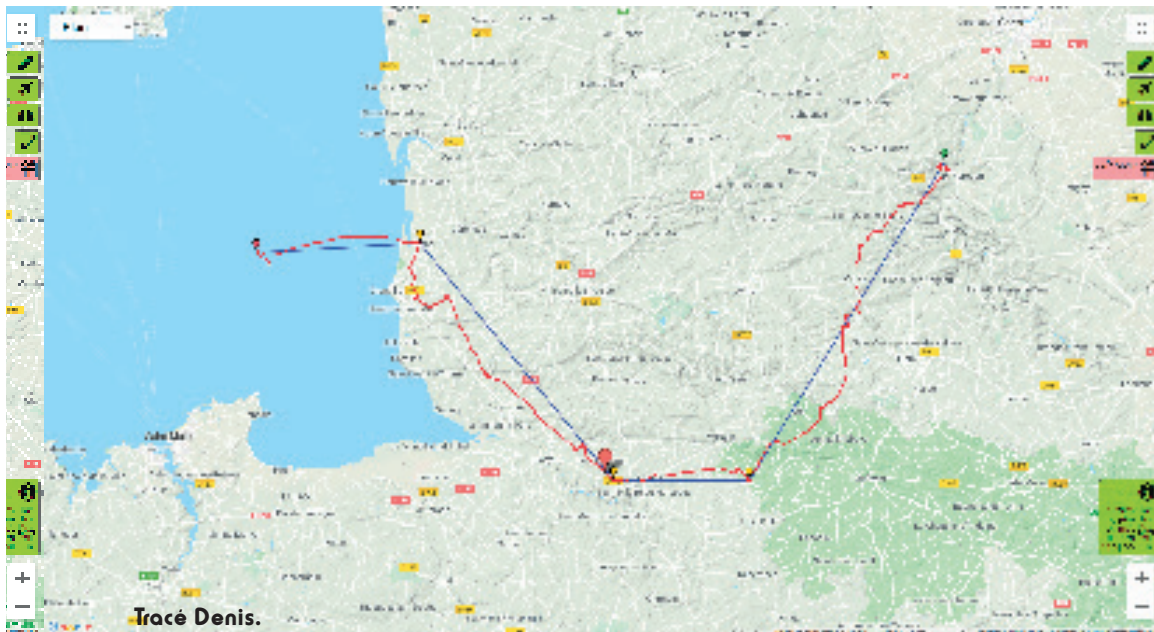
Que pensez-vous des voiles et sellettes actuelles ?

Adrien. La catégorie des voiles B est tellement vaste maintenant, avec les B+, que le choix d'une voile n'est pas chose facile pour un jeune pilote ! Côté sellette, je vole depuis 10 ans avec une Advance Impress 2 et je ne pense pas être bien placé pour parler des dernières innovations. Cocons light, de compet, avec ou sans planchette, parachute ventral ou sous-coutal, il y en a pour tous les goûts. Tout ça est juste un peu cher.

Denis. Je suis très peu au courant du matériel débutant et intermédiaire. C'est tellement complexe et important que je m'aventure rarement sur ces sujets. Je laisse le soin aux professionnels de conseiller les pratiquants.

Que pensez-vous du niveau de pratique sur les sites que vous fréquentez ?

Adrien. Je vois de plus en plus de pratiquants sur les sites, et de tous niveaux. Certains progressent vite et bien, mais d'autres veulent aller un peu trop vite et se retrouvent en vol sans être passés par la case travail au sol. C'est un peu tou-



jours la même rengaine, mais le travail au sol est vraiment la clé d'une pratique sûre et sereine. Je constate aussi les méfaits de l'effet de groupe. Même si les conditions ne sont pas très bonnes, ils suffit qu'un pilote y aille pour que les autres suivent. Il faut bien garder en tête qu'on n'a pas tous le même niveau ni la même expérience. Il faudrait savoir garder son libre arbitre et ne pas hésiter à renoncer lorsqu'on a un doute.

Denis. Comme Adrien, je trouve que beaucoup de pilotes grillent les étapes et ne travaillent pas assez au sol. Il y a un gros "melting pot" de pilotes les jours de cross : tous niveaux, tout matériel, tous caractères... En tous cas je conseille de se rapprocher des locaux, du pro local, pour avoir des informations, c'est important.

L'accidentologie, quoi faire ?

Adrien. Je crois qu'il n'y a pas de recette miracle mais il faut bien garder en tête que voler n'est pas naturel pour nous humains. Si les oiseaux excellent pour se déplacer dans le ciel, pour nous le chemin de l'apprentissage est long et il ne faut jamais rester sur ses acquis. Alors il faut se préparer au mieux : bien se former et ne pas hésiter à refaire des stages de perfectionnement, travailler au sol régulièrement, être lucide sur l'adéquation aile/pilote et se remettre en question de temps à autre. Et un point que j'estime important est de se maintenir en forme en faisant du sport, pour toujours garder de bons réflexes.

Denis. Sujet délicat. C'est simple d'accéder au vol avec les parapentes d'aujourd'hui mais moins de le faire en sécurité et d'en avoir conscience. Il y a une grande hétérogénéité dans l'accidentologie vol libre. Difficile d'en ressortir des pistes évidentes. Une très forte sensibilisation en amont, dès le début de l'apprentissage ? Il ne faut pas que ce soit un sujet tabou.

Vos conseils perso pour progresser en sécurité ?

Adrien. Au risque de répéter ce qui a été dit et redit dans vos articles, je pense que la clé d'une bonne progression est de travailler le gonflage au sol ! Je ne compte plus les heures de gonflage effectuées sur le stade de la commune où j'ai grandi, lors de mes premières années de pratique. Surtout il faut y aller progressivement et ne pas se mettre de pression. Je le sais car j'ai moi-même fait l'erreur de progresser trop vite en volant dès ma troisième saison sous une aile de compétition, une Niiviuk Icepeak 3... ce qui m'a valu une très grosse frayeur et une opération du tibia.

Denis. Il faut aussi travailler régulièrement le gonflage et le tangage. Mais il est essentiel, dans un premier temps, de faire un stage en école, et par la suite de se faire conseiller par des professionnels pour toujours voler avec des ailes en adéquation avec son niveau. Il y a beaucoup de jeu et d'exercices à réaliser au gonflage, c'est ludique et ça développe grandement la technique, et puis ça permet aussi d'entretenir

sa forme physique. Un peu de chauvinisme : les magnifiques espaces et sites du Nord Cotentin sont parfaits pour ça ! En vol, après avoir appris en école, travailler régulièrement le tangage, quel que soit son niveau : c'est la clé de ce merveilleux appareil volant. Il faut faire évoluer et entretenir sa technique par des stages de perfectionnement et de simulation d'incidents de vol, c'est essentiel. Faire le point régulièrement, se débrieffer : écrire est une très bonne manière de synthétiser, formaliser et ancrer dans son esprit les points importants. Enfin, il est essentiel d'avoir une bonne hygiène de vie, se reposer, faire du sport et entretenir son mental au quotidien.

Quoi d'autre vous intéresse dans la vie ?

Adrien. J'adore la course à pied, l'escalade et passer du temps en pleine nature. Nous nous initions également depuis peu, avec ma copine, à la permaculture dans l'optique de devenir presque autonomes et sortir un peu de ce système économique de fous.

Denis. Windsurf, kitesurf... surtout dans ma région du Nord Cotentin. Je passe aussi beaucoup de temps à écouter de la musique, à me promener au bord de la mer et à grimper dans les arbres fruitiers ! Je prends beaucoup de plaisir à lire et visualiser des conférences du philosophe français et normand Michel Onfray, je recommande vivement. Aussi, juste contempler et observer, c'est parfait pour moi.

Envie d'ajouter quelque chose ?

Adrien. J'ai envie de dire à tout le monde de suivre ses rêves, de ne pas écouter les personnes que ça dérange ou qui disent que c'est impossible. Le système actuel voudrait nous ranger dans des cases et nous dicter notre conduite. Mais travailler toute sa vie dans l'espoir de devenir riche, ou de se payer un costume à 2000 € et finalement ne profiter de rien, ça me paraît tellement absurde. Le système capitaliste actuel est en train de dévorer la planète à vitesse grand V, on marche sur la tête ! Il faut savoir profiter de chaque instant, chaque moment en famille ou avec des amis, passer du temps dans la nature et parfois revenir à l'essentiel. Bref profiter de la vie sans superflu.

Denis. Les retours des cross en plaine sont souvent longs. Mais ce dernier acte est riche en rencontres et discussions, alors merci à toutes les personnes qui nous prennent au bord des routes et/ou nous hébergent. C'est cool ! Et une dernière chose, j'entends beaucoup parler de psychologie, PNL, sophrologie : toute ces pratiques sont très bien. Il existe aussi une piste de progression et de bien-être très peu connue mais incroyablement efficace, il s'agit du travail de voix ou art-thérapie vocal. Soyez curieux, informez vous et testez !

Votre matériel de vol ?

Adrien. Deux biplaces : Dudek Orca 4 41 et LC Bidule 31 avec sellettes Icaro. Et pour les vols solo, une Ozone Enzo 2 avec sellette Impress 2 pour le cross et une LM5 avec sellette Genie Lite pour les vols rando.

Denis. Voile Ozone Enzo 3 et sellette Exoocat. j'apprécie voler depuis peu avec le Bluefly vario. J'ai une pratique biplace dans l'associatif avec des ailes appartenant à mon club, Cotentin Vol Libre. Dans ma pratique personnelle, si je devais acquérir un biplace, ce serait sans hésiter l'Ozone Swiftmax, un régal de maniabilité et de plané. ■