

WHO'S WHO

TEXTE ET PHOTOS : GHISLAIN FOURNIER

Nous partons ce mois-ci à la rencontre d'un ancien Champion de moto-cross (dans les 10 meilleurs nationaux à l'époque) qui, à l'âge d'en finir avec la compétition et la course aux podiums a été littéralement happé par les premiers parapentes. C'était il y a dix ans, il n'en est toujours pas redescendu !



PHILIPPE JEORGEAGUET

Avec Philippe Jeorgeaguet, nous pénétrons au cœur même du monde du paramoteur français et nous allons essayer, par la même occasion, de comprendre les raisons de l'engouement que ce petit aéronef suscite auprès d'un public de plus en plus nombreux. Philippe se trouve particulièrement impliqué dans le mouvement paramoteur puisqu'il est celui qui, pour la première fois, a adapté un petit moteur dorsal au pilote de parapente puis l'a commercialisé.

Le milieu ULM bénéficie déjà d'une image de gaieté et de joie de vivre véhiculée par des pilotes épanouis, rayonnant de bonne humeur sur des aérodromes parfois bien moroses. Mais pour les qualités précédemment décrites, le pilote paramoteur surpasse toutes les autres catégories de pilotes et n'a pas fini, à mon avis, de nous surprendre et de faire parler de lui, tant il est enthousiasmant de l'entendre relater ses expériences et de partager ses aventures et ses projets. Cela est peut-être dû au fait, comme nous l'explique Philippe, qu'une "vache" n'est pas un facteur de stress et que la nouvelle réglementation ne semble pas les affecter.

Pour parfaire le tout, Philippe nous confiera que, s'il a pu réaliser ses ambitions et s'épanouir dans sa passion, c'est uniquement grâce à la compréhension, à l'aide et au soutien de son exceptionnelle épouse, Christine, avec laquelle il partage tous ses moments forts et sans qui, reconnaît-il, il ne serait rien. Belle leçon d'harmonie et d'équilibre dans ce monde aéronautique où règne beaucoup de solitaires à tendances égoïstes...

Ghislain Fournier

Comment es-tu venu au paramoteur et pourquoi ?

Philippe Jeorgeaguet

Passé 30 ans de compétition moto, j'étais bon pour la retraite. Presque par hasard, à cette époque (cela fait bientôt 10 ans), mon beau-frère m'a proposé de venir essayer un truc super. Tu le mets dans le coffre de ta voiture, tu le déplies et tu t'envoles d'une montagne. Je découvrais ainsi les premiers parapentes arrivés sur le marché. Après quelques heures de formation avec un instructeur delta, nous sommes partis du Puy-de-Dôme. J'avais une 7 caissons et demi, un ADG avec 1,5 de finesse. Lors de nos vols, nous rasions la cime des arbres puis atteignions péniblement l'aire d'atterrissage située en contrebas. Six mois plus tard, je me suis dit que tout cela était bien beau, mais j'habitais la plaine et l'idéal aurait été de pouvoir décoller de chez moi. Inspiré par les chariots à roulettes de Parafan américains, j'ai pensé qu'en adaptant un moteur dans le dos de l'appareil cela devrait avoir le même effet. Ce fut le début de mes recherches qui ont avancé de façon fulgurante. Chaque jour apportait son lot d'améliorations, arrivant à la conception de ce que nous appelons aujourd'hui le paramoteur.

Tu avais déjà quelques notions de mécanique

J'ai toujours été féru de mécanique. J'ai travaillé chez mon père à la fabrique de mobilier tubulaire,

construction de tubes, mécanique et soudure. Le moto-cross est aussi une excellente école de mécanique. Au début, je trafiquais des moteurs de tronçonneuses, ce qui ne marchait évidemment pas très bien mais cela suffisait pour nous pousser un peu plus loin dans les vols de pente. Puis, rapidement, les bons moteurs sont arrivés avec des hélices adéquates. Nous disposons aujourd'hui de machines bien conçues et fiables ainsi que d'années d'expérience.

Quand es-tu devenu professionnel ?

Quand mon père m'a demandé de faire un choix entre ma passion qui devenait trop envahissante et ma place au sein de l'entreprise. Il m'a dit "soit tu te mets à ton compte et tu construis tes paramoteurs, soit tu travailles avec moi, mais pas les deux". J'ai choisi la première solution et ainsi naquit Jet Pocket.

Quel est ton plus beau souvenir depuis que tu voles ?

Je venais de créer mon entreprise lorsque j'ai reçu un coup de téléphone du photographe reporter Alain Guilloux, informé de mon activité par Hubert Aupetit, pour me demander si j'étais intéressé de partir faire des photos d'éléphants au Kenya. Départ dans 15 jours ! Je devais venir avec un deuxième pilote. Nous étions peu nombreux à l'époque, Didier Eymin n'étant pas disponible, il me restait la solution de former un pilote de parapente. J'ai contacté Philippe Laville, pas le chanteur, l'autre, expert en parapente, en lui proposant de l'initier sur place. C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés Philippe, le photographe et moi au pied du Kilimandjaro. Des éléphants passaient à 50 m de nous pendant que je donnais des leçons à Philippe. Après le décollage, nous découvrons la magie de la faune africaine. Pour moi qui n'avais jamais quitté la France, imaginez le choc, ce fut merveilleux. Depuis j'ai pris goût aux voyages qui sont devenus une priorité dans ma vie, d'autant plus qu'ils sont souvent professionnels. Le reportage a fait 15 pages dans New Look.

C'est ce que j'appellerai avoir du cul ! Quelle a été la plus grosse frayeur ?

Ce fut lors des derniers Championnats du monde en Afrique du Sud où, je le rappelle, nous avons ramené en section paramoteur la Coupe du monde par équipe avec trois Français sur le podium : Alain Arnould (or), Didier Plisson (argent) et moi (bronze).

C'était une épreuve qui consistait à voler le plus longtemps possible avec deux litres de carburant tout en trouvant trois balises cachées dans un domaine de vol de 25 km². Nous n'avions pas le

droit de dépasser un plafond de 3 000 m. La météo était forte avec une activité thermique importante lorsqu'à 1 000 m, j'ai eu une fermeture asymétrique à 90 %. J'ai dû être trop actif aux commandes de l'aile et elle a fait un twist puis s'est cravatée. Je l'ai empêché d'aller en autorotation mais, très cravatée, elle a décroché. J'ai chuté très fort (300 m environ). Quand elle s'est remise à voler, elle est repartie en marche arrière puis, en quelque sorte, a fait une abattée à l'envers côté bord de fuite avant de passer dessous. Je suis tombé comme une masse de 15 m de haut en passant à un mètre du profil. Ce que je craignais le plus était la rupture de structure. J'ai pris du -16 au variomètre et, pour cela, il faut plus de 3 secondes pour qu'il l'enregistre, une éternité. De plus l'aile avait dû tourner car, à la fin, je me suis retrouvé avec un demi-tour dans la selle.

Comment analyses-tu cet accident ?

Je ne connaissais pas bien mon aile, plus petite, plus nerveuse et plus rapide que ma précédente. L'an passé, j'avais une Alto XM et je ne la trouvais pas assez rapide par rapport à la concurrence que j'allais affronter. Je l'ai surpilotée.

Avais-tu un parachute de secours ?

Non, mais pour la prochaine saison, j'envisage fortement d'en mettre un. Il en existe avec de petites roquettes qui ne pèsent que 800 g. Je vais étudier le problème.

Quels étaient les adversaires que vous aviez à affronter aux Championnats du monde ?

Les Japonais sont de très bons pilotes, discrets mais violents en vol dans le bon sens du terme. Ils ne vous font pas de cadeaux mais sont bons joueurs. Les Africains du Sud, très bons pilotes également, sont équipés au top. Il y avait aussi les Suisses, les Belges, les Allemands et les Tchécoslovaques. Nous avons constaté que le niveau montait grâce à l'arrivée de pilotes internationaux du vol libre.

Comment vois-tu l'avenir du paramoteur ?

C'est la question piège. Je pense que, dans le meilleur des cas, la réglementation n'affectera pas notre discipline. Elle devrait rester assez souple. En ce qui concerne les nuisances sonores, nous ferons toujours moins de bruit que n'importe quelle autre machine volante à moteur. Aujourd'hui, grâce à des ailes de plus en plus performantes nécessitant peu d'énergie nous arrivons à tenir en l'air tout un après-midi avec seulement un litre d'essence. Avec une demi-heure de vol moteur, nous restons 3 heures et demie à enrouler les thermiques et ça c'est du vol

écologique. Le paramoteur va partout, il peut être emmené n'importe où dans le monde. Pratique, peu encombrant pour un aéronef, il tient dans le coffre d'une voiture. Il est de plus très économique. Le danger pourrait être qu'il soit victime de son succès et que certaines personnes volent sans licence ni assurance et sans rien connaître aux règles de l'air. Surtout, il ne faudrait pas que l'on apprenne à voler seul. Ce loisir paraît simple mais, comme pour tout engin volant, il y a un cursus de formation à respecter auprès de professionnels qui est indispensable pour éviter le pire. Les stages durent cinq jours et coûtent 3 000 F pour acquérir les bases fondamentales du vol et de la sécurité. Pour le futur, la simplicité du paramoteur et sa complémentarité avec les ailes de parapente lui réservent à mon avis un avenir prometteur.

Dites-nous un mot sur les projets de réglementation ?

Ils ne nous inquiètent pas trop mais il est vrai que lors de rassemblements comme Blois ou Bassano nous ressemblons à des méduses entourées de Off Shores. Nous qui évoluons à 40 km/h, nous sommes doublés par des ULM volant à 240 km/h. Quelle est notre place dans ce système ?

Qu'est-ce qui te motive dans la vie ?

La famille et les copains. Mon entourage compte beaucoup, sans eux je n'existe plus.

As-tu un message à faire passer ?

Si quelqu'un ressent la moindre envie de voler, qu'il n'hésite pas et qu'il fasse le pas, il ne le regrettera pas. Cela lui changera la vie et lui apportera des satisfactions qu'il ne soupçonne pas.

As-tu une devise dans la vie ?

Privilégier le cadre de vie. L'argent aide mais il n'apporte pas l'équilibre et l'épanouissement de soi qui sont essentiels. Dans la mesure du possible, il faut essayer d'exercer un métier passion pour joindre l'utile à l'agréable. Si je vis au cœur



Philippe, debout à droite, en compagnie de la patrouille de France paramoteur.

de la France en pleine campagne dans le Bourdonnais, ce n'est pas le fait du hasard. Pour tout cela, la chance compte aussi bien sûr, comme celle que j'ai d'être parfaitement secondé et compris par ma femme Christine sans qui rien ne serait possible.

Tu as visité beaucoup de pays en paramoteur ?

Partout où je vais j'emporte ma machine, en train, voiture ou avion. J'ai volé aux USA, en Amérique du Sud et en Afrique. Tiens ! Le désert est un passage obligé pour tous les passionnés de vol. Ils seront obligés d'apprécier, c'est garanti. Le désert est un luxe très facile d'accès de nos jours. J'aimerais aussi voler en Asie.

Quelle est ta meilleure blague ?

Là où je m'amuse le plus et où je prends le plus de plaisir à voler c'est pendant la Patrouille de France paramoteur. La création de cette patrouille avec Régis Deschamps constitue une sacrée blague à elle seule. Personne ne croyait à notre projet et nous étions attendus au tournant. Mais c'est de la rigolade car, entre nous, nous l'appelons la grapouille de France et nous ne nous prenons pas du tout au sérieux. En revanche, la maîtrise de six paramoteurs en formation demande beaucoup de compétences et de précision dans le pilotage. Rappelons que le paramoteur est une machine facile à piloter mais difficile à manier quand l'air est turbulent. Toute la difficulté consiste à voler à 6 et de façon symétrique. Nous y travaillons en professionnels soucieux de l'image que nous véhiculons et, une fois encore, nous retompons dans les avantages d'avoir un métier passion. ■ ■ ■