

saga
COUPE ICARE



30 ans de folie !

Texte : Jean-Paul Budillon

*Improvisée, la première Coupe Icare
rencontra, dès 1974, un énorme
succès qui alla crescendo jusqu'aux
championnats du monde de delta
en 79. Tout faillit s'arrêter là.
Mais la belle énergie de l'équipe
bénévole a permis de faire perdurer
cette manifestation inclassable dont
se régalaient les médias du monde
entier. Un rendez-vous que nombre de
pilotes ne sauraient manquer quel
que soient les aléas météo. Une belle
histoire qui reflète à la perfection
toute l'évolution du vol libre.*





D.R.

Le + spontané
 Qui a inventé les vols déguisés ? “C’est personne...” répondent les organisateurs. De la même manière que, le salon, le marché de l’occasion, les saltimbanques, les musiciens, etc., les déguisements sont apparus par génération spontanée, à l’initiative des pilotes. C’est un petit groupe de deltistes du plateau qui, en 83, décide de faire les clowns : Alain Jacques prend son pied dans une grosse charentaise, Bruno Duguey vole dans une poubelle. Le virus se transmet par simple contact visuel !

Le + indécollable
 Pierre-Paul, le directeur du déco, n’est intervenu qu’une fois pour interdire de vol un concurrent qui “faisait peur” sans le vouloir. En fait, les échecs sont rares, la palme revenant au lit qui finit trois fois dans les souches avant de renoncer. Beaucoup d’engins ont fini par prendre l’air à l’état d’épave, après moult échecs, semant les débris en l’air !

Le + dépouillé
 Adam et Eve ! Hélas, Eve portait quand même un baudrier. Heureusement, Adam aussi...



M. FERRER

Tout commence un matin de mai 1974. En ce temps-là, on n’attendait pas la pompe de 11 h pour décoller. D’ailleurs, on n’imaginait même pas que c’était possible de monter dans l’air, les notions théoriques étaient très très floues. Dans le manuel de vol du premier deltaplane arrivé sur le plateau, il était conseillé de décoller vent arrière pour avoir plus de vitesse ! Lors de la 3^e Coupe Icare, un journaliste de “Pilote Privé” donne à ses lecteurs ce “tuyau gratuit” : pour prolonger le vol, “s’approcher de la falaise pour profiter des pompes” ! Un scoop pour l’époque !
 Bref, reprenons : ce matin-là, 3 deltas décollent du Pré-qui-tue au pied de la Dent de Crolles. L’un d’entre eux ne passe pas le plateau, se pose à St Pancrasse, s’avance au bord de la falaise et redécoule vers la vallée : c’est le premier décollage du Plateau. La scène est (déjà !) filmée et le virus est disséminé. En juin, le Delta-Club de St Hilaire est fondé ; on se cotise à 6 pour acheter une aile en kit : dans le groupe, Daniel Raibon-Pernoud, président du syndicat d’initiative ainsi que le chef des gendarmes. Un double parrainage qui profitera bien au vol libre ! Dans la foulée, on lance un appel pour la première Coupe Icare, à l’automne. Ils sont une centaine à se présenter : plus de la moitié des pratiquants français ! L’organisation donne dans l’improvisation bon enfant : les pilotes se réunissent le matin pour inventer un règlement sportif. Des règles d’une simplicité biblique : PA (précision d’atter-

rissage). Les ex-æquo sont départagés par la durée maxi. Disqualification si toute partie de l’aile ou du pilote autre que les pieds touche le sol.
 On n’est pas moins cool côté administratif, mais on a déjà la fibre médiatique : le “38”, journal gratuit local, en fait sa première page. Dès que la brume au déco de la Chapelle permet d’apercevoir la haie d’arbres à la falaise, les premiers concurrents “sautent dans le trou” (à cette époque, l’expression était aérodynamiquement correcte !) La suite relève du grand-guignol. Côté concurrents : on peut mesurer avec précision la performance des ailes aux mètres de rab’ qui restent sous les pieds des pilotes au passage de la falaise !

Coupés du monde

Côté public, c’est un petit remake de mai 68 : les automobilistes qui circulent sur la nationale (l’autoroute n’existe pas encore) abandonnent leurs bagnoles et courent dans les cultures pour voir les ailes s’écraser au petit bonheur la chance. L’axe Grenoble-Chambéry est rapidement paralysé et la vallée du Grésivaudan se retrouve isolée. C’est l’alerte rouge ; deux motards se faufilent au milieu de l’embouteillage géant pour découvrir le motif de l’éméute et portent leur rapport en préfecture. Le lundi matin, la mairie reçoit un coup de fil du préfet qui vient aux informations ! Cela entame pour



MICHEL FERRER

les éditions suivantes un espèce de petit jeu de “ni vu ni connu” qui durera une bonne dizaine d’années. Une fausse clandestinité dans laquelle les organisateurs envoient leur déclaration dans la semaine et le préfet donne l’autorisation le lundi après la Coupe, quand tout est remballé !
 C’est aussi la première compétition de delta en France, et pour cause : la FFVL est créée au même moment. Le bureau, qui vient d’élire à sa présidence Alain Berthou (l’un des 3 pilotes du 1^{er} vol !) débarque au milieu des épreuves. La sélection est darwinienne : les deux-tiers des concurrents ne parviennent pas au terrain, à finesse 3 ! Les temps de vol de ces premières épreuves de durée maxi font frémir : environ 1 à 3 minutes pour 850 m de dénivelé ! En 75, “Pilote Privé” salue l’exploit remarqué d’un vol de 8’35”, soit un taux de chute fabuleux de 1,45 m/s. Rigolade mise à part, les progrès sont stupéfiants : avec la même aile “standard”, Richard Poitou (le régional de l’étape) qui descend bosser en delta tous les matins) tient 15’ lors de la troisième édition, tandis que les ailes de “grand allongement” pompent 49 minutes !
 A noter que dès les premières Coupes, au côté des Manta qui avaient plus de quille que de bord d’attaque, on a vu apparaître des ailes rigides comme le Quick Silver (attention caréné !) ou le Fledge, une aile à grand allongement. Le pilote n’a pas encore tout compris : il vole debout et les perfos ne semblent guère convaincantes. En tout état de cause, c’est le pilote qui

Le + gros
 Pendant longtemps, on essaye de faire le plus marrant ou le plus joli. Le Suisse Philippe Bernard introduit le quantitatif avec son dragon chinois dont la queue a 40 m de long. Mais avec Francis Heilman, les déguisements s’apprécient en m³ : le poisson rouge en carton-pâte, puis le sous-marin, les manches à air géantes, et autres attelages volants. Le gigantisme est poussé au paroxysme. Les locomotives, ratracks, hélicoptères, Titanic, et autres OVV (objets volants volumineux) se banalisent : les parkings de la Coupe sont encombrés de gros camions affrétés dans toute l’Europe et on imagine mal la tête des douaniers s’ils ont eu la curiosité d’ouvrir certaines remorques polonaises plein de culs, bites et nichons volants ! On a vu une énorme vache folle venir de Belgique sur le toit d’une petite voiture. On se demande encore comment ils sont passés aux péages d’autoroutes...

fait la perfo, pas le matos. On en aura souvent la démo à St Hil’ où Gerry de Clerck amène chaque année les trapanelles de son musée et refait voler certaines à l’occasion. On en aura par exemple la preuve quand, 15 ans plus tard, Pierrot Gianese, déguisé en paraploufiste des temps héroïques déco, alors que la même aile était interdite de vol à Mieussy car elle n’était pas assez performante pour passer la Chapelle à finesse 1,8 !

L’engouement de la compétition

On recense plus de 200 participants en 76, dont 30 étrangers. Le règlement exige que les pilotes soient titulaires d’une licence de leur fédération nationale. La presse, qui vole toujours au secours du succès, annonce l’évènement en première page. En 78, première loufoquerie largement médiatisée, le coiffeur parisien Bernard Gray, qui sait faire sa pub, emmène son chien en bi. Dix ans plus tard, on verra le premier cleb’s solo !
 La compète, en ces années-là, n’a rien de folichon. Alors qu’on commence à parler des premiers cross à 3 chiffres (en miles ! car c’est surtout aux USA dans la mythique Owens Valley), on fait du “Mickey Mouse”. Tellement bête a posteriori que c’est difficile à expliquer : une épreuve de temps mini où le pilote doit intercaler des figures (8, 540°, etc.) et



M. FERRER



J-M FRANCHILLON



Le + graveleux

Dès la 2^{ème} édition, on a eu droit au chiotte volant ; on a vu quelques drag queens particulièrement pétasses et Clinton avec Monica dans une position totalement inappropriée, mais la palme revient haut la main (ou bas les pattes ?) à la noce polonaise à l'humour très fin de banquet !

Le + bestial

Alors là, dur, dur, vu que je ne vois pas quel animal, mammifère, poisson, oiseau ou dinosaure, vivant, ayant vécu ou imaginaire on peut encore amener à la Coupe ! Mon souvenir le plus cocasse de la Coupe : avoir enroulé près d'une heure au-dessus du déco avec un péquenot qui se battait avec les poules qui s'échappaient des sacoches de son vélo ! Un chien et un kangourou en peluche ont volé en solo, radiocommandés par leurs maîtres. Sale plan pour Jean Daniel Carrard qui met son kangourou en l'air mais rate son déco : le kangourou échappe au rayon d'action de la télécommande et s'écrase dans le parking !



J-M FRANCELON

tricoter autour de balises disposées autour de l'atterro. Ceci est sensé démontrer l'aptitude du pilote à optimiser son pilotage et exploiter sa polaire. Avantage : tout se passe sous les yeux du public. L'apothéose de cette époque arrive en 79 : la 6^{ème} édition de la Coupe Icare est promue championnat du monde de vol libre. Ce fût une très belle épreuve sportive. Gérard Thévenot est 3^{ème}, l'équipe de France est championne du monde. Mais surtout, c'est un énorme succès médiatique. De nombreuses chaînes de télévision sont là et retransmettent des vols en bi en direct par VHF, véritable exploit technologique pour l'époque. "The best organized and most expensive HG meets to date !" s'extasie la revue de la USHGA : du petit lait pour la France alors que les pilotes gardent un souvenir mitigé de Kössen où a eu lieu l'année précédente la première grande compétition internationale. Rétrospectivement, le budget fait sourire : 120 000 F de charges, soit environ 20 fois moins qu'une Coupe Icare aujourd'hui ! Le public se presse sur des tribunes dignes du Heysel, mais les vainqueurs reçoivent leur médaille au milieu du pré sur un empilement de caisses de bière. L'ambiance est détendue... Beaucoup trop au goût de nombreux spectateurs qui se plaindront dans la presse de l'attitude relâchée des participants pendant les hymnes nationaux ! Le bilan est "globalement positif" : 240 000 F de recettes (soit une rentabilité de 100 % !) qui

financeront l'équipement du site et la construction du "Centre national de vol libre", autrement dit le bâtiment qui abrite depuis l'office de tourisme de St Hilaire, siège de la Coupe Icare. Petit événement passé complètement inaperçu à l'époque : Gérard Bosson, Jean-Claude Bétempes, Georges Perret et Michel Diedrich, les quatre mousquetaires, du club des Choucas viennent de Mieussy pour faire la première démo de parapente. Ils décollent du tremplin nord et arrivent à peine à la gare du funi. La démo est jugée audacieuse mais guère convaincante... Enfin, on aimerait refermer l'album souvenir sur une belle photo : l'équipe de France sur la plus haute marche du podium. Hélas, c'est l'image qui tue ! Les pilotes portent un maillot aux couleurs de La Mouette et non celui de la FFVL, l'Atlas faisait à l'époque presque le tiers du parc machines. Cette anecdote va donner naissance à "l'affaire des T-shirts" et pourrir durant 30 ans l'ambiance du delta en France, d'une façon qui reste incompréhensible aux jeunes générations : comment leur expliquer la rancune tenace qui conduira au bannissement, 20 ans après, de Gérard Thévenot, pilote et constructeur aussi exceptionnel par son palmarès que sa longévité au top niveau ? Autre clin d'oeil, dans un courrier inondé de gratitude, un lecteur de magazine mentionne le "super sympa" directeur du décollage, qui



J-M FRANCELON

Les participants du 1^{er} concours de déguisements en 1983.

Le + feignant

Sans conteste un certain dessinateur de vol libre qui a réussi à participer à une dizaine de Coupe Icare sans jamais décoller par lui-même : porté, tiré, jeté et même motorisé. Le premier décollage à roulettes : Philippe Bernard dans sa baignoire, en delta ! Jeannot Dupont en citrouille dans une brouette, avec les premiers parapentes en 86, c'est un must. Depuis on a décollé sur une roue (brouette, monocycle), sur deux roues (le premier vélo avec Philippe Briod en facteur suisse, et l'inoubliable pousse-pousse chinois), trois roues (Jupiter sur son char) quatre roues (landaus, chaises roulantes, chariots... et même un kart emprunté à Olivier Panis !), sur roller, skateboard, à skis, entraîneur, à dos d'homme, à cheval, ou tout simplement, porté et jeté dans le trou ! Les sherpas qui se gamellent font parfois désordre sur les photos : pensez à les costumer ! En revanche, on a vu une bande de bons gaulois porter sur son pavois un Abraracourcix qu'ils n'ont jamais réussi à amener jusqu'au trou !



D.R.

propose aux pilotes des reproductions en or de leur aile en broche ou en collier, un certain Gérard Blandin, joailler de son état, à Nice.

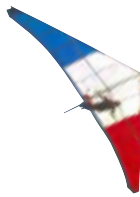
Vaches maigres

Après l'extase, ça déplane fort : "Ensuite, on a merdouillé", reconnaît Daniel Raibon-Pernoud. "On avait fait un truc tellement énorme, c'était pas possible de faire mieux. On voulait arrêter." Surtout que les pilotes n'ont pas vraiment la reconnaissance du ventre : St Hilaire devient "has been". On ne parle plus que des fabuleux "cross" de Mike de Glanville au Lachens. A St Hil', site des championnats du monde de Mickey Mouse, il est impossible de faire de la distance, il sera longtemps presque impensable d'y organiser ne fût-ce qu'une nationale B. Dans les années 80, aucune compète honorable ne saurait avoir lieu au nord de Gap. Ce préjugé sera encore difficile à briser quand le site postulera pour les championnats d'Europe de parapente, 10 ans plus tard. Mais il est plus facile de dévier le Titanic que de faire changer de cap à Daniel Raibon-Pernoud. Lors des championnats du monde plusieurs délégations étrangères ont découvert avec étonnement le vol en biplace, interdit en Allemagne, réservé à une élite triée sur le volet en Suisse.

A St Hil', on baptise à tour de bras, les maires, les journalistes, les cameramen... Henri Fabre, l'inventeur de l'hydravion, fait un tandem à 89 ans. Jean-Maurice Bourgueil, président de la FFVL est lui-même un pilote de bi enthousiaste. Banco, St Hil' deviendra donc la Mecque du bi et la Coupe Icare se fera pendant 3 ans en duo ! On attend 100 équipages : il en vient 16. Le règlement précise simplement que le passager doit avoir plus de 16 ans : ce sont surtout des passagères, genre fluettes. Bernard Lyonne amène un passager de 40 ans, un nain de 25 kg ! En 82, la Coupe Icare se pare d'un nouveau titre ronflant : championnats d'Europe biplace. La représentation étrangère est symbolique, c'est le championnat du monde des moniteurs de St Hilaire : Philippe Mermoux, Alain Jacques, Jean Roussot... En 83, les organisateurs jettent l'éponge, décident de rendre la Coupe Icare aux pilotes et d'abandonner tout esprit de compétition : en 88, quand les championnats d'Europe de parapente se tiendront à ST Hil', ce sera une organisation propre, et la Coupe aura lieu tranquillement à l'automne, comme d'hab'. La Coupe a dix ans, elle prend peu à peu son visage actuel. Presque tout ce qui fait le visage de la Coupe aujourd'hui est venu spontanément des pilotes eux-mêmes : les déguisements, le marché de l'occasion, le salon, la Coupe de distance, le



J-M FRANCELON



saga C O U P E I C A R E

Le + gonflé
Certains n'ont pas hésité à modifier l'aile pour l'intégrer au déguisement "total" en peignant sur le delta ou le parapente. Le plus radical, l'homme invisible, avait même fabriqué entièrement un parapente transparent pour la circonstance ! Puis on vit apparaître quelques appendices à la structure même du parapente pour en faire oiseau, avion ou éléphant rose, gonflés par la pression interne à la manière des montgolfières de formes (les "fiestas"). Récemment, on a vu apparaître les déguisements gonflants, moyen logique de créer des OVV spectaculaires, légers et en prime... sécuritaires (airbag géant !).



M. FERRER

concours d'avions en papier, les saltimbanques, les concerts... Chacune de ces initiatives a ensuite été orchestrée par IFO (Icare Festival Organisation), un étrange club FFVL qui ne compte aucun volant ! Pendant longtemps, la Coupe n'est qu'un amical rassemblement. La FFVL en profite traditionnellement pour y tenir un comité directeur : c'est ainsi qu'au début des années 80 on lit dans un compte-rendu de la Coupe que Gérard Blandin, alors secrétaire général, a présenté au CD les propositions de différents assureurs parmi lesquels la sélection s'est faite par un vote à main levée, en présence de nombreux licenciés. Autres temps, autres mœurs ! Devenu président en 87 parce que Christian Peyge s'est fait blackboulé sur la question des assurances, Blandin retiendra la leçon : voilà un dossier qui appartiendra désormais au "domaine réservé".

Grand écran

Ce qui va devenir la pièce maîtresse de la "nouvelle" Coupe Icare, c'est son festival du film. Le film des championnats du monde fait la première partie du film qui lance Sophie Marceau, "La Boum" (que tous les hommes-volants de l'époque sont allés voir, pub à double sens !). Du coup naît l'idée du festival du film, inspiré de celui des spéléos : la Chapelle-en-Vercors a raflé l'idée au nez de St Hilaire qui, avec sa



Charlie Jöst, actuel président de la fédération allemande (DHV), découvre le parapente à St Hil' d'abord au cinéma, puis sur la pente-école où Pierre-Paul Ménégoz (le jeune animateur du déco) l'entraîne à tâter du toutmou.

Dent de Crolles et les 65 km de galeries, où Petzl et Chevallier ont inventé la spéléo moderne, se mord les doigts d'avoir raté ce coche. Désormais, "St Hilaire du Navet" sera tout à la fête et à l'image, sans plus aucun souci de compétition, la "grande sauterie des hommes volants" comme le titre le *Dauphiné Libéré* (on ne demandera pas si c'est du premier ou du second degré...). La salle de spectacle des établissements hospitaliers va accueillir pendant une quinzaine d'années un public nettement plus agité que la clientèle habituelle ! Le festival a révélé quelques petites merveilles, comme le cultissime "Supermax", mais il faut admettre que les films de vol libre ont toujours eu du mal à trouver leur place dans le circuit de distribution, contrairement au parachutisme, surf et autres sports de glisse.

En revanche, le festival en particulier et la Coupe Icare en général ont assuré au vol libre français, un rayonnement international que nos seuls résultats strictement sportifs en dents de scie n'auraient jamais pu assurer. Il y a tous les ans, dans le petit monde du vol libre, un tropisme qui attire vers la France les journalistes spécialisés, les pilotes, et les responsables du monde entier. Hobby Volo (Italie) publie en 92 une photo craquante prise dans le public du déco où un heureux bambin prend à pleine bouche le sein de sa mère :



M. FERRER



J.-M. FRANCLION



M. FERRER



X. MURILLO



Le + "chaud"

La casquette, en 90, qui se fait une monstre fermeture asymétrique en entrant dans la pompe du déco. Le pilote avait assuré comme un (couvre-)chef. Mais il est bon de se souvenir en venant à St Hil' que ça peut pomper très fort, particulièrement devant le déco, et que l'aérogologie ne fait pas de pause pour laisser passer des engins craignos jamais testés. Le danger n'est pas toujours où on croit ! Statistiquement, la Coupe Icare bénéficie d'un superbe été indien et de journées chaudes et ensoleillées. Contrepartie : les pilotes emmaillottés sous les pelures, peluches et nombreuses couches de mousse et de polystyrène sont soumis à rude épreuve ! Je me souviens en particulier de deux pilotes victimes de malaise hyperthermique, l'un après un déco raté, et l'autre... en attendant la remise des prix, qui est parfois un peu longue !

Ci-dessous : aile à 180° de voûte de Michel Werli



J-P DOUSSET / PRESTIGE



S. BURKHARDT

Ci-contre : Le meilleur moment de ces 30 années, pour Daniel Raïbon-Pernoud (à gauche) : la venue de Francis Rogallo, inventeur de l'aile delta.

"Voilà pourquoi les Français sont si forts : ils sont allaités sur les décollages de parapente !", dit la légende. Beaucoup "d'étrangers" sont reçus chaque année comme des membres de la famille. Le festival donne lieu à une espèce de diplomatie parallèle où chacun se sent obligé de se taper dans le dos, même si les sourires sont parfois crispés. Peter Janssen, ancien président du DHV est membre du jury au tout premier festival, tandis que son successeur, Charlie Jöst, est primé plusieurs fois et revient à St Hil' de bon cœur même dans des périodes où les relations entre fédés sont au plus frais.

Rendez-vous manqués

La Coupe Icare a été le lieu de quelques rendez-vous réussis... ou ratés comme la 1^{re} rencontre avec le parapente en 1979. Pourtant décoller du tremplin nord, putain, fallait oser ! La 1^{ère} rencontre avec le kitesurf : encore raté ! En 1984, Guy Prouin présente un portrait délirant et chaleureux de l'inventeur fou du Bird Sail, un mini-delta avec un espèce de wishbone (ou plutôt une "lyre", comme la cage !) qui surfe sur la neige et sur l'eau ! Salle enthousiaste, le réalisateur est primé, mais le nom de l'inventeur n'est dans aucun compte-rendu. Qui était ce génial précurseur, 10 ans avant que Manu Bertin entende parler des Legaïnoux et du Wipika ? D'ailleurs, les frères Legaïnoux, leur cerf-volant et leurs skis nautiques en pétales de marguerite, on les a vus à St Hil' : la salle a



M. FERRER

Bénévole inconnu

"Je me présente : M. X... Je suis bénévole à la Coupe Icare depuis... oh, longtemps ! Certains sont là depuis le début : 30 ans ! Mais beaucoup ont fait une dizaine de Coupes ou plus ; dans certaines familles, on a 3 générations de bénévoles, on arrive à la 4^e génération puisque les enfants de l'école primaire s'y sont mis ! Et ne croyez pas qu'on est tous de St Hil', la population du village n'y suffirait pas : il y a des Parisiens qui posent leurs congés tous les ans pour venir faire la Coupe, et même... des Roumains et des Russes, qui font le voyage pour faire des boulots ingrats comme installer la moquette. On a même eu des volontaires un peu spéciaux : des prisonniers du centre de réinsertion de Barraux. En revanche, il faut le dire, à part le Club St Hilaire, on n'a pas tellement de parapentistes qui viennent bosser. En mars, il faut plier les affiches, faire les mailings. Puis aller récupérer après le SIG de Grenoble les moquettes qu'Alpexpo nous refille : décoller, rouler, transporter, ranger 5000 m² de moquette bien lourde, qu'on redeballe, transporte, déroule, fixe... Fin août, on fait les sélections du festival. On passe des nuits blanches à visionner des films : des bons et aussi les autres. Quelques jours avant la Coupe, il faut dérouler des kilomètres de rubalise pour les parkings, poser des grillages, monter des buvettes. Puis quand les chapiteaux ont été montés, poser la moquette et monter les stands avec des panneaux électoraux. On trimballe les tables et les chaises pour la cafète que nous prête la ville de Grenoble. Il faut installer le chapiteau du Festival, le doubler de tentures noires, et clouer les chai-



Jeanine, Alex et Martine, quelques unes des petites mains qui font tourner la grosse machine.

ses au sol, sécurité oblige. Il faut préparer les bulletins d'inscription au concours, la billetterie du Festival, du Salon, les tickets repas des jurés et autres invités, préparer leurs hébergements. On doit piqueter et installer le concours d'avions en papier, le concours de finesse, le Jardin du Vent. Dès que "ça" débarque, il faut faire la circulation, les parkings, aider les exposants qui ont plein de matos à débarquer sans engorger les voies d'accès. Puis bien sûr, pendant la Coupe, il faut accueillir, contrôler, guider (les enfants ont mis en place une sorte de service de tour operator pour les écoles de la région !). Parfois, on doit faire le taxi, l'interprète, le guide, pour les jurés, les faire voler. Sur les déco, il faut faire un peu d'ordre, de l'assistance, et du débranchage aussi. On fait des mergez, des sandwich, des frites. Je sais pas si vous avez remarqué, mais la Coupe, c'est le week-end, alors, la moindre erreur de prévision entraîne des galères invraisemblables. Vous imaginez pas où il faut courir pour aller trouver un dimanche matin 200 kg de merguez ou quelques hectolitres de bière. Bref, j'en oublie. Enfin, nous, le moment qu'on préfère, dans la Coupe Icare, c'est le dimanche soir, on s'arrête, on fait une petite bringue entre nous. Parce que le lundi, bien sûr, on recommence : tout démonter, tout nettoyer..."

Le + échassier

La cigogne de Pascal Pinson a eu de nombreux enfants ! Dans le "best of" de la Coupe Icare, elle figure en bonne place. "Depuis 15 ans elle passe en boucle sur des vidéos dans divers stands du salon, et chaque fois, les pilotes applaudissent !" s'étonne Pascal ému. L'oiseau de feu, de la même nichée 10 ans plus tard, nous donna le moment le plus intense et le plus émouvant de la Coupe. L'aérodynamique affirme qu'il est impossible en théorie de faire monter l'aile si le pilote est plus haut qu'elle. L'oiseau fit de nombreux essais infructueux dans l'aérogologie pas toujours facile de St Hil' et renonça. La fête était finie, il restait seul sur la moquette... il fit alors une ultime tentative tandis que le soleil disparaissait derrière la Dent de Crolles et décolla sans coup férir ; la foule renversa les barrières et dévala la moquette pour venir l'accompagner dans son vol. Beaucoup avaient les larmes aux yeux...

Le + mauvais goût

Le Koursk déclencha quelques protestations... La seule fausse note ? A St Hil', on a atteint des sommets dans le kitsch, la cucuterie, l'humour beauf, le graveleux, la "private joke" indécodable, le macho, le mièvre, le 2^e, le 3^e et le 36^e degré, mais jamais, jamais on n'a oublié l'humour et la bonne humeur.



D.R.



saga C O U P E I C A R E

Le + politisé
Sans aucun doute Chirac et sa bombe atomique : le seul qui portait plus ou moins un message. Sinon, on a vu des Tonton, des Clinton, mais bof... La politique semble avoir jusqu'ici épargné la Coupe Icare, tout autant que le mercantilisme : pas encore de sponsor voyant ou d'homme-volant-sandwich. Pourvu que ça dure !

Le + "déjà-vu"
20 ans de concours de déguisement ! Dur de faire original, 2 ou 3 Astérix simultanément sur la moquette, c'est assez prévisible ! A éviter également : Tintin, les Dalton, Star Wars, les Schtroumpf, Maïa l'Abeille et autres pompiers, hommes-grenouilles, astronautes et sorcières à balai... Certains personnages ont laissé un tel souvenir qu'il vaut mieux ne plus y revenir : Laurel et Hardy, Titi et Grominet, les Pierrafeu, Jésus-Christ...



D.R.

applaudi et aussitôt oublié. Il faut attendre 1985 pour assister à l'inéluctable coup de foudre avec le parapente. Depuis 78, on parapente à Mieussy. C'est une affaire qui roule, l'école revendique 300 stagiaires par an, mais ça ne sort pas du bocal. Isabelle Colbrant présente "Entre ciel et herbe" au festival et Guy Mauchamp "A moi le ciel, la terre se dérobe". Dans la salle, les moniteurs de delta -dont l'activité est à son apogée et commence à s'essouffler- ouvrent un œil intéressé. Daniel Raibon-Pernoud fonce à Mieussy, revient avec une aile, une tronçonneuse et dégage la clairière sous le Chalet. En 86, stage, compète, le parapente s'installe à ST Hil' et s'invite à la Coupe Icare.

Dès l'année suivante, il y aura plus de parapentes que de deltas. La brouette à Jeannot, la bécane à Philippe et la cigogne à Pascal seront les vedettes des éditions suivantes. 1989 : encore du kitesurf ! "Andrea" de Pierre Beccu montre Kuhn et sa Falhawk remonter les pentes neigeuses en surf, décoller, atterrir sur le lac de Garde, et partir en surf, sans déblander, euh... dégonfler !

Délire dans la salle, surtout que l'homme est là et il vole avec sa barre Skywing (rappel : c'est 7 ans plus tard que Manu Bertin "invente" la barre de pilotage pour le kite).

On verra aussi, en marge de la Coupe, d'étranges concubinages : en 88, le Pari d'Icare mélange parapente, montagne et spéléo pour un triathlon infernal à la Dent de Crolles. Après une nuit à ramper dans

les galeries qui serpentent sur plus de 65 km sous la Dent, les pilotes gadouilleux (dont la plupart n'avaient jamais été si profond !) sortent au pied des parois sous la pluie. Le triathlon ne sera qu'un biathlon : on décolle dans le nuage, frontale allumée pour une séance d'essoreuse. Le vent fort fait une implacable sélection à l'atterro. Il y a des stars de la montagne à ce Pari d'Icare tel que Profit, Escoffier, Roche père et fils, Gevaux, Asselin, Damilano... mais les caméras préfèrent Isabelle Patissier, championne d'escalade, future éphémère épouse de Nicolas Hulot, et plus fringante que ses boueux congénères. Cette année 88 est un grand cru : St Hil' s'est offert dans la foulée un championnat d'Europe de parapente, le Pari d'Icare et la Coupe.

Vibrant hommage

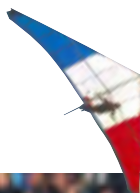


Mais les plus belles rencontres de la Coupe Icare, ce sont celles que le vol libre fait avec son histoire. Francis Rogallo et David Barish, pères du delta et du parapente sont tour à tour les "guest stars" de la Coupe qui leur offre un accueil émouvant. Rogallo, déjà couvert d'honneurs aux quatre coins du monde, dira sa surprise et son émotion : nulle part il n'a vu quelque chose de



M. FERRER

Le "deltapente" de Thierry Barboux



saga

C O U P E I C A R E



J-M FRANCLION

Le + craignos
Si l'imagination de beaucoup est sans limite, le manque de réalisme de certains pilotes est non moins stupéfiant ! Accessoires carrément contondants : baignoires en fonte, tubes de chauffage central ou planches en sapin. Certains pilotes n'ont pas l'air d'avoir envisagé l'hypothèse d'une bonne gaufre. D'autres n'ont pas considéré une seconde la nécessité de pouvoir bouger les bras pour piloter ! Ils s'aperçoivent en entrant dans la pompe du déco qu'ils sont ligotés dans leur costume. Nombreux sont ceux qui pratiquent le vol IFR sans aucun instrument. Beaucoup semblent croire que les lois de l'aérodynamique sont suspendues pendant la Coupe Icare : la traînée et la charge alaire sont abrogées ! Ils décollent avec de grandes surfaces devant eux et semblent surpris de faire un twist dès qu'ils n'ont plus les pieds au sol ! Enfin, les règles de l'air dans leur totalité sont remplacées par l'article unique : "Je contrôle que dalle, écarter-vous de ma trajectoire !"

Parmi les déguisements, on observe de plus en plus de mises en scènes avant le grand saut dans le vide. comparable ni reçu un accueil aussi bruyant ! Quant à Barish, inventeur méconnu et oublié, habitant un des seuls pays du monde où le parapente reste étouffé, les USA, il voit réalisé le rêve d'une vie rien qu'en levant les yeux vers le ciel de St Hil'. Lui qui habite une région (New-York) où les faibles reliefs ne lui ont jamais permis que des vols au radada, même avec les protos d'enfer qu'il continue à construire, fait avec bonheur son premier vrai grand vol à 75 ans, sous une aile moderne pilotée par Sandie Cochepain. Parallèlement, la Coupe devient aussi une affaire économique. En 90, Air Bulle et Custom Sail déplient un parasol et deux tréteaux au cul de leur camionnette. Certains pilotes qui affectent d'être offensés par le côté

La vitrine du vol libre

A elle seule, la Coupe Icare occupe probablement en valeur cumulée plus de la moitié de la totalité de la place donnée au vol libre dans les médias. Du *Figaro* à *Newlook* en passant par le *Pèlerin*, le *Généraliste* et la *Vie Ouvrière*, la liste des titres qui ont évoqué la Coupe est impressionnante. Aujourd'hui, chaque Coupe est évoquée lors des JT d'au moins 3 chaînes hertziennes. *France Inter* et *France 3* ont réalisé des émissions en direct du Salon. Le film tourné par l'équipe d'*Ushuaïa* a été distribué dans 45 pays. Le *National Geographic* américain s'y intéresse alors que le parapente est un sport quasi inconnu aux USA. Si l'image du vol libre est à ce point associé à la Coupe Icare, c'est que par-dessus tout, la Coupe a toujours joué la carte de l'image. Pas besoin de se voiler la face : dès qu'il a vu une aile dans le ciel de St Hil', Daniel Raibon-Pernoud, président du syndicat d'initiative a imaginé ce que cela pouvait rapporter à la commune. La Coupe Icare est tout simplement le deuxième événement



DR

L'émission de Stéphane Paoli diffusée en direct de St Hil', sur France Inter, avec Michel Destot, maire de Grenoble.

Page de droite : L'amusement permet parfois de dépasser la réalité et de se projeter dans un futur féérique.

"commercial" de la Coupe doivent se souvenir que là encore, IFO n'a pas lancé le mouvement. Qu'ils comparent à Bassano (Italie) ou Fun & Fly (Allemagne), conçues d'emblée comme de grandes foires dans des enceintes closes. Ici, on s'est contenté d'abord de prêter des petites tentes de 6 m² aux exposants. Mais en 96, le loueur dépose son bilan deux mois avant la Coupe : le grand chapiteau sera une solution de secours ! De même, le festival devra quitter les établissements hospitaliers quand la commission de sécurité vient compter le public !

Finis l'amateurisme

Si la Coupe donne parfois l'impression de se "professionnaliser", c'est toujours bien malgré elle : fini le bon temps où l'autorisation préfectorale arrivait la semaine d'après. Aujourd'hui, il faut payer des gendarmes qui viennent verbaliser les voitures des organisateurs, payer des consultants en sécurité qui viennent vérifier que les panneaux électoraux qui servent de cloison entre les stands ont leur certificat de résistance au feu "classe 3"... Finis l'amateurisme, contraint et forcé ! Pourtant la Coupe, c'est toujours 300 bénévoles au jour J, et c'est toujours l'association paroissiale qui s'occupe des WC... La Coupe, c'est toujours le fameux repas des bénévoles au milieu de la nuit du dimanche, quand les lampions sont éteints. On met en cercle des tables au milieu de la cafété déserte, on rapporte les blagues du week-end et on entonne les chansons de noce au village. Un technicien d'une grande chaîne de télé, pourtant payé pour être blasé des paillettes et des gros machins s'étonne : "Je le crois pas : c'est vous, là, cette bande de... euh, c'est vous quoi, qui organisez un truc aussi énorme ?". Et tout le monde de se demander comment ça tient, comment ça n'explose pas. Probablement parce que beaucoup de gens y apportent un peu du meilleur d'eux-même. Alors rendez-vous à St Hil' du 18 au 21 septembre prochain. ●

sportif populaire dans le département de l'Isère (après l'étape de l'Alpe d'Huez). Et si on considère le montant du racket exercé par les organisateurs du Tour sur les villes-étapes, le conseil régional n'a pas eu besoin de savants calculs pour mesurer l'intérêt de venir poser ses banderoles sur le déco ! Retour sur investissement imbattable ! "Le Journal des petits montagnards" (rédigé par les enfants des écoles du Plateau) avait envoyé un groupe d'enquêteurs de choc relever les plaques minéralogiques de 600 voitures garées dans 2 parkings pendant la Coupe. Stupéfiant : 64 sur 95 des départements français étaient représentés, de la Bretagne à la Moselle et les Landes. La région Rhône-Alpes représentait moins de la moitié de l'échantillon, où on notait des visiteurs venus de tous les pays limitrophes (30 voitures venues de Suisse et d'Allemagne) et même deux bagnoles immatriculées au... Canada !



J-M FRANCLION