



Expédition Australie 2015

SEIKO et CHARLES EXPLOSENT les COMPTEURS!



Record féminin de distance absolu pour Seiko avec 402 km. Et record de distance via 3 points de contournement pour Charles, avec 476,5 km. Peu de temps avant Noël! À gauche, Garth Camac, importateur Ozone en Australie.

Quand l'hiver approche chez nous, les grandes distances se tentent aussi aux antipodes, dans l'été austral. Charles Cazaux et Seiko Fukuoka-Naville se sont associés pour des vols géants dans les espaces sans limite du nord de Melbourne, des vols qui demandent une importante logistique et un grand sens de l'anticipation.

Départ en distance pour Charles Cazaux au-dessus de Deniliquin, la petite ville-camp de base pour les tentatives.

Décembre 2015. Après mise en place d'un projet de chasse aux records ambitieux, Seiko Fukuoka-Naville et Charles Cazaux s'envolent pour l'Australie. En trois semaines d'expédition au cœur du bush, c'est une véritable razzia ! Premier vol d'exception de 407 km (402 km validés) le 9 décembre. Un léger flux d'ouest porte les équipiers pendant près de 11 heures de vol à des vitesses en transition oscillant régulièrement autour de 80 km/h : plafonds maximums aux alentours de 2 000 m. Seiko et Charles sont les premiers pilotes à dépasser en parapente la barre des 400 km en Australie. Ils claquent d'emblée 3 records du monde ! Deux records féminins pour Seiko (distance libre et distance à but fixé) et la distance avec 3 points de contournement pour Charles ! (ndlr : Seiko ne pouvait pas enregistrer ce record, on ne peut le faire avec la distance libre).

Le 14, nouveau record féminin pour Seiko (distance avec 3 points de contournement).

La meilleure distance de l'expédition sera réalisée le 16 par Charles, qui repousse son record du 9 décembre à 476,5 km (record de distance avec 3 points de contournement).

La moisson australienne 2015 en résumé

Les records du monde pour Seiko. Record féminin absolu de distance libre : 402 km le 9 décembre, décollage de Birchip, posé dans le bush près d'un vil-



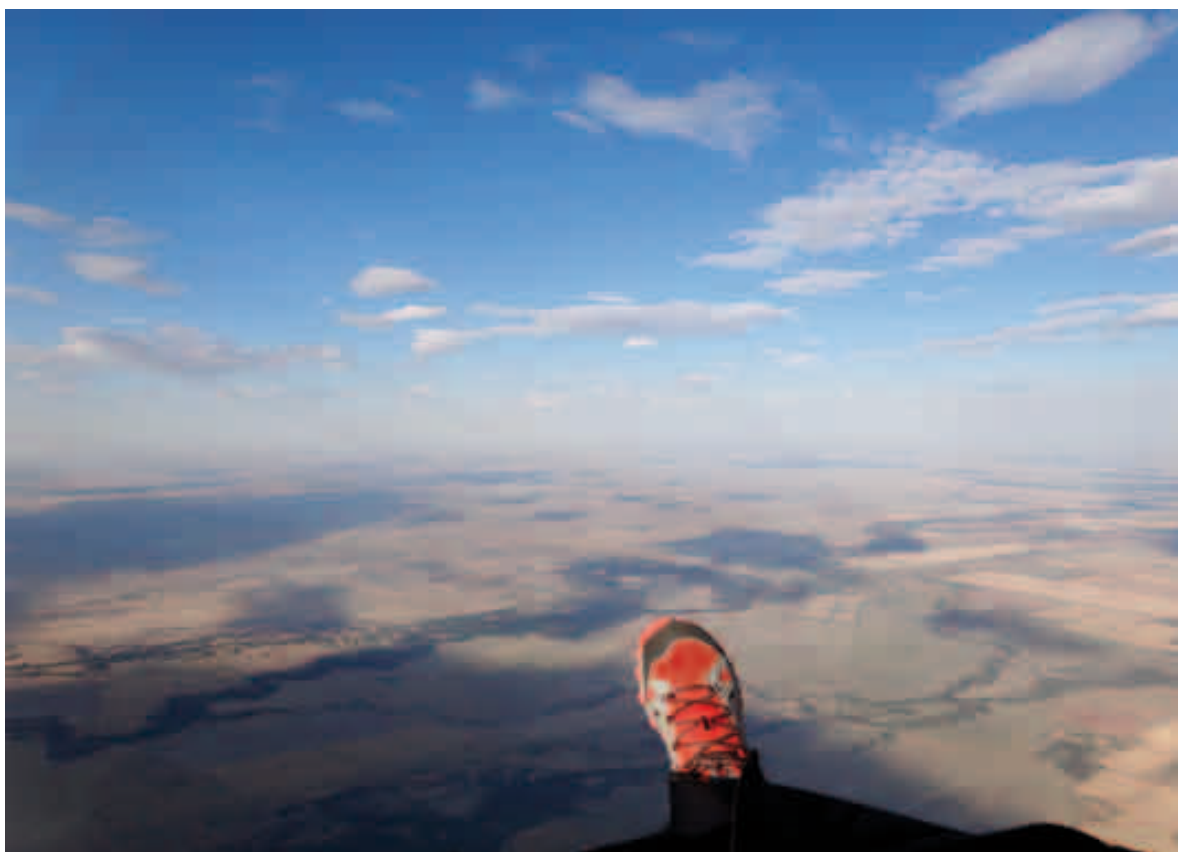
lage nommé Wagga Wagga ! Quelques cumulus au début, puis « le grand bleu », avec un finish à suspense dans les zéros au coucher du soleil... Dans le même vol, record catégorie vol de distance à but fixé à 366 km.

Record catégorie vol de distance via 3 points de contournement avec 378 km le 14 décembre, en 9 heures de vol, décollage de Deniliquin, posé en bout de piste à Cowra dans les dernières lueurs du jour ! Pas facile de bien naviguer dans les lignes durant cette journée bien active, en mode toboggan assez souvent.

Pour Charles Cazaux. Record du monde catégorie vol de distance via 3 points de contournement, avec 476,5 km le 16 décembre, en 11 h de vol. Décollage de Deniliquin/Conargo et posé dans la pampa au nord-ouest de Cobar, soit 200 km de plaine, 250 km au-dessus d'une forêt bien dense (!), et un dernier glide avec en visuel quelques fermes pour passer la nuit...

Seiko Fukuoka-Naville, Ozone Enzo 2, en immersion dans le « grand bleu » australien... En route pour les espaces infinis.

Fin de vol et longue descente dans l'air apaisé, il va falloir bientôt penser à la récup...





Le récit de Seiko

Bravo Seiko! Tes exploits sont une belle source d'inspiration pour chaque pilote. Deux records décrochés sur ce vol légendaire du 9 décembre en duo avec Charles. Comment s'est déroulé ce « Magic Day » ?

Nous sommes en Australie depuis une semaine déjà et les conditions ne sont pas fantastiques... Il faut que je vole, j'ai promis le récit d'un vol record au magazine de parapente japonais *Paraworld* pour son bouclage prévu demain! C'est le moment de répondre présente, j'essaierai de me contenter d'un record à but fixé, compte tenu des conditions prévues.

Le vent s'est orienté à l'ouest, toute l'équipe en route depuis 6h30 du matin arrive enfin à Birchip: 200 km de voiture le long d'immenses champs de blé et déjà, le ciel accueille les premiers cumulus pommelés de la journée. Pas très hauts certes, mais ils captent néanmoins toute notre attention!

Mise en place des véhicules pour assurer les treuillés, organisation de la journée et préparation de tout notre matériel, voilà déjà les premiers pilotes en l'air. Charles et moi avions prévu de démarrer ensemble mais la synchronisation n'est pas optimale: me voilà seule dans le ciel à enrouler ce premier thermique. Charles enfin en vol suit un peu plus bas, en mode survie dans des Vz moins généreuses... 5, 10, 15 km et nous voilà enfin réunis pour avancer sur cette journée.

Quelques bons thermiques, premières bases atteintes et le grand bleu nous tend les bras après une heure de vol à peine! Pour imaginer la distance entre les thermiques, pas grand-chose à observer... Je pousse Charles à voler bien vent de cul, nous nous concentrons pour anticiper sur les prochains obstacles (lacs, villes, forêts...), tout en veillant à ne pas trop nous éloigner de la route.

Premiers 100 km dépassés... et premiers points bas pour moi... Tandis que Charles joue les tours de contrôle au-dessus, tel une machine. Un aérodrome au loin, Deniliquin! La maison! Je pense m'arrêter et poser ici tellement le vol est épuisant. Point très bas à 150 m/sol, déjà 5 heures de vol, moins de 200 km parcourus et des plafonds encore en dessous de 1 500 m... Un petit échange radio et nous décidons de poursuivre pour garantir un récit plein de rebondissements pour *Paraworld*. Les conditions semblent s'améliorer

dans notre jardin, même si les plafonds ne dépassent toujours pas 1 700 m... On continue à avancer tranquillement en direction du goal que je me suis fixé ce matin.

Puis tout s'accélère progressivement et soudain, ce goal qui paraissait si loin au départ se profile à l'horizon, tandis que la course contre-la-montre avec le soleil s'engage. Nous volons vers l'Est, perdant à chaque transition quelques minutes supplémentaires d'ensoleillement pour la fin de journée. De surcroît, ce n'est pas facile de voler à deux! Nos voiles sont de tailles bien différentes et leurs performances aussi mais heureusement, la tactique que l'on a mise en place depuis quelques jours pour notre duo s'avère pertinente.

300 km au compteur, encore 2 transitions et le contrat du jour sera rempli! Les thermiques faiblissent franchement et les ombres derrière les arbres nous indiquent que le soleil commence à être bien bas... Notre duo éclate et Charles se bat dans des zéros améliorés pour raccrocher le wagon, un peu plus haut. Synchronisation au goal à 366 km! Je suis encore haute, décidée à aller me poser et ravie, mais Charles a déjà tout calculé dans son dernier thermique anémique... Il a eu le temps. Il me remotive et me convainc d'aller chercher la barre des 400 km. Ça va être compliqué, d'autant plus que la plaine se termine devant nous dans une multitude de petites collines... « *Seiko! On est dans le timing! Un dernier thermique et un dernier plané!* ».

Reboostée par ces paroles, nous restons concentrés et attentifs pour saisir le dernier ascenseur et le dernier « tube » de la journée! Un vario à 0,3 m/s, quelque 15 km/h de dérive que nous gardons jusqu'à épuisement. Le glide final s'annonce épique à la tombée de la nuit! Garth, qui assure notre récup, toujours en radio au volant de son 4 x 4, commence à percevoir notre euphorie!

Nous nous enfonçons au cœur de ces grandes propriétés parsemées de routes, en planant l'un derrière l'autre. Charles m'annonce les



Photo Jean-Michel Ara-Somohano

Petit rappel, Seiko Fukuoka-Naville avait démarré au Japon son activité parapente par la voltige... Depuis quelques années, elle vole en distance, avec déjà un énorme palmarès!

400 km et veille à assurer la fin de vol en sécurité. Une route, une ferme, un grand champ dégagé de toute ligne. Tout s'enchaîne rapidement pour terminer ce vol: validation d'un dernier point pour un nouveau record de distance féminin, vigilance pour éviter de justesse de poser dans un enclos d'alpagas, rapides félicitations, pliage en vitesse pour éviter toute rencontre nocturne avec les reptiles locaux, et mise en marche rapide de notre équipe après... 11 heures de vol.

Garth est à quelques minutes de nous, nous marchons guidés par notre frontale et encore emplis d'adrénaline vers ce bruit de moteur qui se rapproche. Ouf, ça y est, il est là! Nous sommes réunis pour savourer cette journée et partager ce vol ensemble! Et quelle journée! Et merci à *Paraworld* de m'avoir poussée à voler, sans quoi j'aurais passé l'après-midi à la piscine!



Charles Cazaux et son Ozone Enzo 2 sur les immensités australiennes. Avec de très sincères remerciements aux sponsors sans qui rien ne serait possible! Parapente+ remercie également pour la qualité du reportage.

Le récit de Charles Cazaux

Charles, comment est né votre projet d'expédition en Australie? Quelles ont été les grandes étapes préparatoires? Physique, logistique, etc.

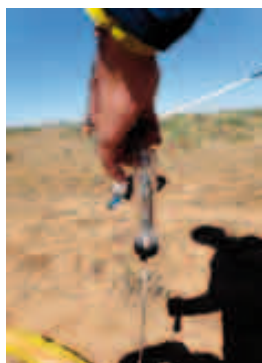
En décembre 2014, je croise sur internet la trace d'un pilote australien qui avait fait plus de 380 km au nord de Melbourne.

En mai 2015, je rencontre dans notre région ce pilote, Garth Camac, également importateur Ozone en Australie. Et je lui prête mon ancienne Enzo 2 pour qu'il puisse faire quelques compétitions en Europe.

Quelques discussions devant un barbecue japonais à Annecy, des rêves partagés, et le projet se met en place: pourquoi ne pas aller en Australie cet hiver? J'avais prévu des tentatives à Tacima mais les brésiliens me confirment que le décollage est dans une zone militaire et qu'il sera compliqué d'obtenir les autorisations pour les records... Bref... On connaît la suite... Mouais...

(ndlr : 3 pilotes brésiliens viennent de battre le record du monde absolu au départ de Tacima!)

Dans une chasse au record, le choix du site et de la période de vol sont les points essentiels: d'autant plus qu'El Niño est entré dans le jeu cette année, nous obligeant à annuler notre tentative prévue en juin au Texas. Mais même avec la meilleure météo, on peut quand même se tromper à 2 semaines près... Le check méticuleux des traces GPS nous a occupés quelques demi-journées avec Seiko, pour identifier le meilleur camp de base et les possibilités offertes. La connaissance de la réglementation locale et la géographie précise du terrain de jeu font également partie du système à maîtriser.



À gauche: une chasse aux records avec départs au treuil demande une logistique importante. Les pilotes se regroupent, avec ici trois treuils et deux véhicules pour les récuaps.

À droite, le fusible de sécurité.

La constitution du team sur place a été laissée aux pilotes locaux, qui ne nous ont pas déçus! Chauffeur, treuilleur, tout était calé. Grâce à ce team, quelques contacts par mail d'août à novembre pour se préparer et quelques réunions entre nous ont suffi à préparer ce voyage! Merci à Garth, qui a abattu le gros du travail dans l'outback australien! La logistique du treuil, ça n'est pas rien! Pour compléter, il faut aussi bien entendu préparer ou rassembler pas mal de choses: système de largage pour le treuillé, protection solaire, de quoi se protéger des serpents, hydratation, alimentation, logement, checker les traces des pilotes et rassembler des cartes pour repérer les axes routiers secondaires, etc, etc.

Au niveau physique, je me suis mis la « caisse » à coup de séances de corde à sauter, course à pied, marche bâton, renforcement musculaire, avant une bonne dose de repos avant le départ. J'ai utilisé un collant de contention pendant tout le trajet en avion vers l'Australie, super efficace! Ensuite, c'est surtout la routine bien huilée qui a fonctionné

pour maintenir l'état de forme le plus longtemps possible: riz-œufs-jus de fruits au petit-déjeuner, onigiri (ndlr: petits « en-cas » ou gâteaux de riz japonais) et barres de céréales avec boisson isotonique pour le vol, un bon petit repas le soir et un gros dodo pour être d'attaque le lendemain, ou le surlendemain!

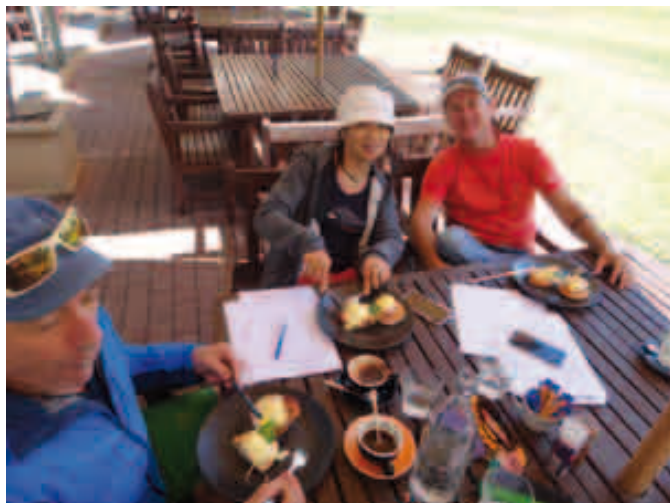
Enfin, Seiko m'a fait bénéficier de son expérience acquise à Quixada avec des vols de distance répétés. C'est un peu mon garde-fou pour que je ne dépense pas mon énergie inutilement pour des « petits vols » de 200 km. Pas facile pour le « rapace des Terres Froides »!

Au final, qu'avez-vous mis en œuvre dans cette chasse aux records?

Nous sommes partis 3 semaines et disposions de 3 treuils pour un total de 9 pilotes participants, ainsi que deux 4 x 4 pour les récupérations pilotes.

Concernant l'optimisation du vol, il faut bien sûr tenter de partir tôt, optimiser les phases de vol et bien gérer la fin de journée en fonction de l'horaire légal de fin de vol, c'est la clé.





Solide petit-déjeuner requis avant une longue et intense journée de vol. Jusqu'à 11 heures en l'air!

Pour ce qui est de la technique de vol spécifique à notre duo, je peux juste dire que l'on a développé quelques astuces et réglages qui rendent notre avancée à deux particulièrement efficace. Mais on va garder quelques secrets sur cette technique!

Peu de pilotes réalisent l'intensité d'une journée de 11 heures de vol... Ton récit de ton vol record du 16 décembre?

Ça commence par un « *Le riz est cuit et les œufs servis!* »... Puis, petit-déjeuner terminé, peu de temps s'écoule, on se hâte de rejoindre le « paddock » pour cette nouvelle journée prometteuse. Mais le sera-t-elle vraiment? Seiko m'a rappelé que le pied du sondage n'était pas super optimiste, bien que l'aspect global soit du type « émagramme pyramidal! ».

Conargo, 20 minutes à l'Est de Deniliquin. Les 4 x 4 s'alignent, les voiles se déploient et se rangent en ordre pour préparer l'envol. Chacun s'affaire à organiser et assurer avec des ficelles tout son tas d'objets connectés et autres gadgets qui viennent compléter la panoplie du « pilote light » Un sac de 33 kg pour ma part, j'ai intérêt à poser près d'une route accessible pour la récup!

Les premiers pilotes treuillés glissent doucement dans l'air, c'est mon tour! Vent un peu travers, la première partie du chemin me catapulte assez rapidement dans le ciel,

puis le véhicule change de cap, j'essaye de suivre, pas le choix, je suis lié par le câble, l'ascension n'est pas aussi rapide mais le câble toujours aussi tendu et... bim! Rupture du câble à une vingtaine de mètres en dessous! J'ai toute cette « ligne de pêche » avec moi... Le fusible, le parachute qui assure la descente du câble vers le sol et surtout, 20 m de grosse ficelle qui traîne derrière moi. Je décide de revenir au vent de la zone de départ pour tout larguer. Je crabe un peu, perds pas mal d'altitude, largue tout ce petit monde en protégeant de justesse ma poignée de secours prête à s'évader!

Je suis à 150 m/sol... Une zone d'ombre se rapproche, c'est peut-être la porte de sortie! Seiko en radio me dit de revenir poser pour re-décoller... Je fais la sourde oreille en bon têtard de Savoyard... Deux ou trois oiseaux, ça porte, ça bipe, je tourne et prends 200 m, un peu euphorique! Juste le temps de dire ouf que tout s'arrête... Commence alors le début d'un long chemin de croix qui va durer près de 100 km, plus de 3 heures à sauter de champ en champ, bloquer ma respiration et chercher le « tube », pour enfin rejoindre les cumulus qui commencent à matérialiser la voie!

Les conditions sont loin d'être extrêmes, peu de dérive sur ce début de vol, j'avais presque couru pour décoller. J'aperçois puis dépasse Hay, bien connu des deltistes... Voilà Hils-ton au loin... Je commence à voler plus haut, plus droit... Et je n'aurai bientôt plus le choix! Près de 300 km de forêt me font face, avec quelques chemins en terre entre les eucalyptus comme seuls posés. Rester haut dans le flux, garder les bonnes lignes, c'est parti!

Selfie de Charles Cazaux avec kangourou. Photo faite à l'arrivée dans un parc public mais ensuite, des kangourous, ils en verront partout!

Mon axe de vol un peu chaotique aujourd'hui, nord/nord-ouest au début, puis nord-est, nord, reprend maintenant doucement la direction du nord-ouest. Rester sous les cumulus, ou rester près d'un axe routier, c'est le dilemme. Je choisis la route du ciel qui croise tous les 25 km une nouvelle route terrestre. À près de 3000 m, avec des pointes à 100 km/h, mon plané est plutôt bon, pas d'inquiétude, je ne dormirai pas avec les koalas ce soir! Ça file tel un bolide, là-haut!

Tandis qu'à Sydney la tempête fait rage - je l'apprendrai plus tard -, ici, les ou plutôt la ligne de cumulus s'organise. Sous mon Enzo 2, j'enchaîne les transitions à fond de barreau, entre des thermiques à 2,5-3 m/s. Juste le temps de m'alimenter rapidement dans les thermiques, je suis le reste du temps concentré sur le pilotage et attentif aux mouvements de la masse d'air, anticipant la prochaine ligne à suivre. À l'Est et à l'Ouest, c'est le grand bleu, comme si toute la masse d'air ascendante avait décidé de rester là devant moi... J'en profite! Les mots du grand maître Patrick Bérod traversent mon esprit de jeune padawan (ndlr: un apprenti Jedi!): « *Oser, oser, oser!* ».

Bientôt la fin de journée, je checke mon Oudie 3+ pour me remémorer l'heure limite de posé, tandis que je visualise sur la carte une route devant moi, avant la prochaine à 25 km, point d'aboutissement final de mon vol, je pense. Je m'engage, mais en crabant... Dommage... J'aperçois quelques chemins forestiers pour me rassurer. Je trouve que la distance vers la dernière route ne défile pas bien vite... Mince, c'était 50 km! Pas 25... Fatigue, manque de lucidité, il va falloir gérer tout ça. Je plane toujours en crabant au-dessus de l'immense forêt, puis je dois terminer par 800 m de descente en 360 (grrr), droit sur un croisement de routes en terre au milieu de la canopée australienne. Au sol, les dernières lueurs du jour disparaissent tranquillement, bercées par la danse des eucalyptus dictée par le vent.

Pliage, je lace mes Merrell toutes neuves (plus désormais...) et sors la frontale, direction les quelques cabanes que j'ai survolées... La route s'annonce bien longue ce soir... Quelques bruits, des yeux dans les buissons, je surveille chaque pas de peur de déranger un serpent. Un bruit de moteur? Des phares? Merci aux deux fermiers qui m'ont récolté dans le bush en pleine nuit, un peu surpris par la forme du kangourou qu'ils pensaient trouver! Repas, nuit à Cobar, slalom entre les kangourous et le re-





PARAPENTES



SELLETTES



PARACHUTES DE SECOURS

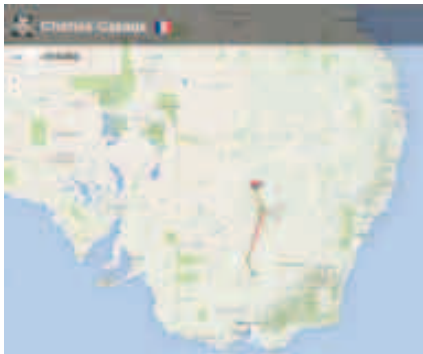


ACCESSOIRES



Le 9 décembre, en direction de l'Est, record féminin de distance pour Seiko, avec 402 km de Birchip à Wagga Wagga, un village à l'ouest de Canberra.

Le 16 décembre, direction nord, 476,5 km pour Charles Cazaux, au départ de Deniliquin. Nous sommes au nord de Melbourne.



tour à Deniliquin était finalisé! 476,5 km au compteur de cette belle journée de vol!

Quels grands enseignements techniques retiendras-tu de cette campagne de records?

J'ai appris à voler un peu comme Maxime Pinot et Honorin Hamard! De l'initiative, de l'attaque, de l'opportunisme pour ne pas s'endormir dans les thermiques et avancer, avancer dans un contre-la-montre permanent avec le soleil.

J'ai appris à rebondir dans le flux des basses couches, comprendre « la circulation de l'air » local et les points/zones de déclenchements de ce terrain atypique, chaud et sec. Et j'ai réappris le vol à deux!

Quelles sont les grandes spécificités du vol « australien »? Ou vos plus grandes difficultés en vol?

Il fait chaud, il faut arriver à accrocher la bonne couche de vent, bien sélectionner les Vz et les distances entre les thermiques.

Accepter la rotation possible du vent en cours de journée dans ces vols à grandes « échelles », et anticiper sur les zones de forêts.

Quelques engueulades à la radio avec Seiko, dignes de « Un gars, une fille » lors des pre-

miers vols de réglages, suivies par des débriefings bien électriques... Mais on est raisonnables, c'est vite passé! Comprendre, analyser après la fatigue du vol est parfois compliqué... La communication et les relations entre partenaires ont été (une fois bien réglées) notre meilleur atout pour les gros vols!

Des débuts de vol dans des « zéros »! Je pense au vol de 476 km dans lequel j'ai rebondi pendant 100 km de point bas en point bas... Du « kangourou style » quoi!

Des temps faibles en basses couches en milieux de journées, dans une masse d'air bouillonnante, à se demander quand on va pouvoir sortir de la casserole pour rejoindre l'autoroute un peu plus haut.

La gestion des fins de vol dans des conditions anémiques pour gagner les 50-70 derniers kilomètres, dans un slalom parallèle avec le coucher du soleil.

Tes plus beaux souvenirs ou instants de vol qui resteront ancrés?

La traversée de troupeaux de kangourous en soirée ou très tôt en matinée! De bonnes rigolades avec les locaux lors d'une fiesta au bord de la rivière de Deniliquin. Des fins de vol magiques, stabilo dans stabilo à la nuit avec Seiko, pour valider encore un record! On s'est bien marrés, un peu euphoriques à la radio quelquefois!

La suite? Quels sont tes grands projets 2016?

Des tentatives de records dans les Alpes, retourner en Australie, et quelques surprises si nous trouvons le (les) partenaires nécessaires pour financer « LE Projet ». Si vous êtes PDG d'une multinationale, en quête de nouveautés pour valoriser vos produits, faites nous signe pour en savoir plus! ●

Contact : charles.cazaux@orange.fr, facebook.com/Kzoairlines, www.kzoairlines.com

Charles Cazaux remercie : (voir www.airtribune.com/charles) Orange, Merrell, Ozone, Morzine-Avoriaz, Naviter Oudie 3+, Tremplin Sport Formation, Rêves.fr

Seiko Fukuoka-Naville remercie : (voir www.airtribune.com/seiko) Addactis, Ozone, Certika, Compass, One Day, Airlinks

Le petit matériel de Charles Cazaux rassemblée avant le départ. En vol-record, cela représente 33 kg!

