



Andrey Veselov



Interview de Polo Grisoni

INTERVIEW À SAINT-FLO : L'ESPRIT «GRANDE FO» REFLEURIT

En juillet dernier, une série de records de France de séquence en grande formation à 30, 36 puis 40 avait attiré l'attention sur le centre Paris Jump, à Saint-Florentin. Déjà en 2015, un premier record POP'S à 19 avait été réalisé.

Derrière ces records, il y a avant tout une volonté de pratiquer le vol relatif en grande formation, de faire progresser les pratiquants et d'en trouver de nouveaux. Et derrière cette volonté, il y a Polo Grisoni, le directeur de Paris Jump pour le secteur parachutiste. Une volonté qui est soutenue par la mise en place d'un avion adapté : un Cessna Caravan surmotorisé pouvant emmener jusqu'à 21 parachutistes.

Le mois dernier, nous avons abordé l'invention du vol relatif, en France, dans les années 50. Le vol relatif ne se limite pas à la séquence à 4 ou à 8, la grande formation est aussi une part importante de la discipline. La France a connu un âge d'or de la grande formation, du début des années 90 au début des années 2000, avec les boogies de Vichy et ceux de Boogie Performance. Durant ces événements, la mise en place d'avions tranche arrière, moyens ou gros porteur, motivait les relativeurs et facilitait la pratique.

Depuis une décennie, la rareté de ce type de moyens aériens en France, pour ne pas dire leur disparition, fait que la grande formation a bien du mal à perdurer. En France, mais pas à

Saint-Florentin, où Polo Grisoni a mis en place une organisation ouverte et structurée qui permet de voir s'activer régulièrement des groupes de grandes formations sur l'aérodrome de Chéu - St-Florentin.

C'est à travers toute l'évolution de Paris Jump que Polo nous explique comment le centre en est arrivé là où il est aujourd'hui, avec un total de plus de 21.000 sauts annuels. Car bien sûr, il n'y a pas que du vol relatif à Saint-Flo, loin s'en faut. Polo Grisoni est bien connu dans le milieu parachutiste, voici tout de même un résumé de son palmarès sportif : titulaire de 9 records mondiaux de grande formation, vainqueur de 2 coupes du monde en VR8, double champion d'Europe en

VR8, vice-champion du monde en VR4, ex-capitaine des équipes de France de VR8, 16 fois champion de France et il totalise à son actif près de 22 000 sauts.

ParaMag : Comment faites-vous pour attirer régulièrement des relativeurs à Saint-Florentin ?

Polo Grisoni : Depuis déjà deux ans, j'ai constitué 4 groupes réguliers de VR : un groupe de base avec les lourds, le groupe 1 avec des jeunes, le groupe 2 avec des relativeurs de niveau record de France, le groupe 3 polyvalent d'un niveau séquence et record. Certains viennent de Paris, de l'Yonne et ses alentours, et des 4 coins de la France. Il y a aussi des jeunes que nous avons formés à Saint-Flo. Avec Manue Nicols, nous avons mis en place un calendrier

qui rassemble les groupes en alternance. Un noyau soudé s'est ainsi constitué avec des relativeurs de niveaux variés. L'objectif est de continuer à former des jeunes dès la sortie du B2, et de leur donner envie de faire du VR et progresser. Et comme ils peuvent assister aux briefings et débriefings des groupes, ils voient en direct les progrès réalisés lors des week-ends de grande formation à Saint-Flo, ce qui est très motivant.

Et le système fonctionne aussi durant l'hiver, car nous organisons des déplacements aux quatre coins de la planète : Hawaï en 2012, Maroc, Espagne, États-Unis, etc. En fixant des objectifs de progression, comme les records, les gens se prennent au jeu. C'est comme cela que des relativeurs de moins de 300 sauts font un bond en avant et se retrouvent dans des records nationaux. Pour compléter leur progression, avec Manue, nous proposons régulièrement des stages en soufflerie.

Pour la grande formation, il faut aussi un avion adapté et la présence du Caravan surmotorisé est un des éléments clefs. Peux-tu nous faire un retour d'expérience après plus d'un an d'exploitation sur cet avion ?

C'est en début d'année dernière que notre Caravan a reçu ce que l'on appelle, dans le jargon aéronautique, «une modification Blackhawk». Il s'agit d'un programme de conversion moteur, une «surmotorisation» de l'avion en l'équipant d'une turbine PT6A Pratt & Whitney développant 850 cv.

Avec cette nouvelle motorisation, nous avons fait homologuer l'appareil à 21 places, ce qui permet d'organiser des sauts à 20 plus un vidéoman. Nous avons également validé auprès de la DGAC la possibilité de larguer au niveau 145, soit 4400 mètres.

L'exploitation de cette première année 2016 a été satisfaisante. La motorisation Blackhawk n'est pas aussi puissante qu'une 900 cv Garrett, surtout lorsqu'il fait chaud et que l'on est chargé à 21. Mais en standard nos rotations «bloc-bloc» tournent entre 17 et 21 mn, en fonction du nombre de personnes.

Photo du haut

Départ depuis le Caravan et le Twin Otter pour un saut de record en grande formation, durant le rassemblement de juillet 2016.

Photo Thierry Simonet

Photo du milieu

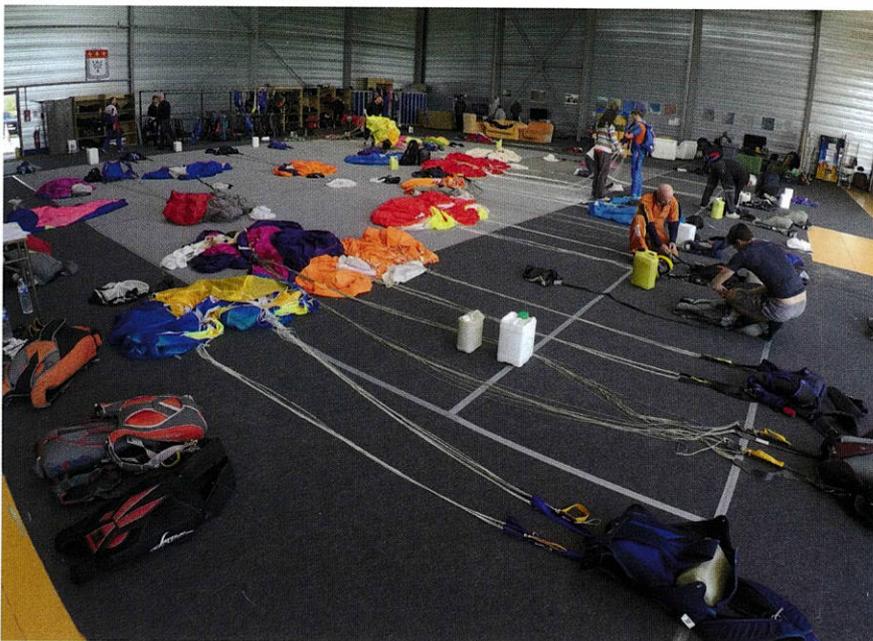
Le hangar isolé de 1000m² est réservé à la pratique sportive, l'activité tandem dispose d'un autre hangar.

Photo SPI

Photo du bas

Entre les deux hangars paras, le Broussard et sa vaste terrasse accueille aussi bien le public que les pratiquants.

Photo SPI





A la verticale de l'aérodrome de Chéu - Saint Florentin, une des nombreuses formations réalisées durant l'été dernier. Au milieu de la base, on distingue le cameraman russe Andrey Veselov filmant l'action par dessous.
Photo Thierry Simonet

En moyenne cela fait trois rotations en un peu plus d'une heure, (en comptant le roulage et temps d'embarquement forcément plus long) c'est-à-dire «quasi» comme un Pilatus, mais avec le double de personnes dedans.

Pour accueillir autant de monde, il faut des infrastructures adaptées. Comment êtes-vous équipés ?

Pour l'école et la partie sportive, un hangar isolé de 1000 m² a été construit en 2014, il comporte un atelier de pliage de parachutes de secours agréé, une salle de cours, un bureau de directeur technique, un magasin, une salle de réunion et des toilettes. Nous avons pris le soin de séparer la partie commerciale, qui se situe dans un autre hangar de 270 m² dédié uniquement à l'activité tandem. Entre les deux hangars se trouve le snack-bar «Le Broussard», qui accueille le public et les parachutistes

sur sa grande terrasse. Nous disposons également d'un hébergement entièrement rénové pour une capacité de 45 lits et d'une grande salle, actuellement en cours de rénovation, qui sera livrée début mai. Cette salle sera dédiée aux groupes de vol relatif, de free fly, à l'école, aux séminaires et elle aura la capacité d'accueillir 60 personnes.

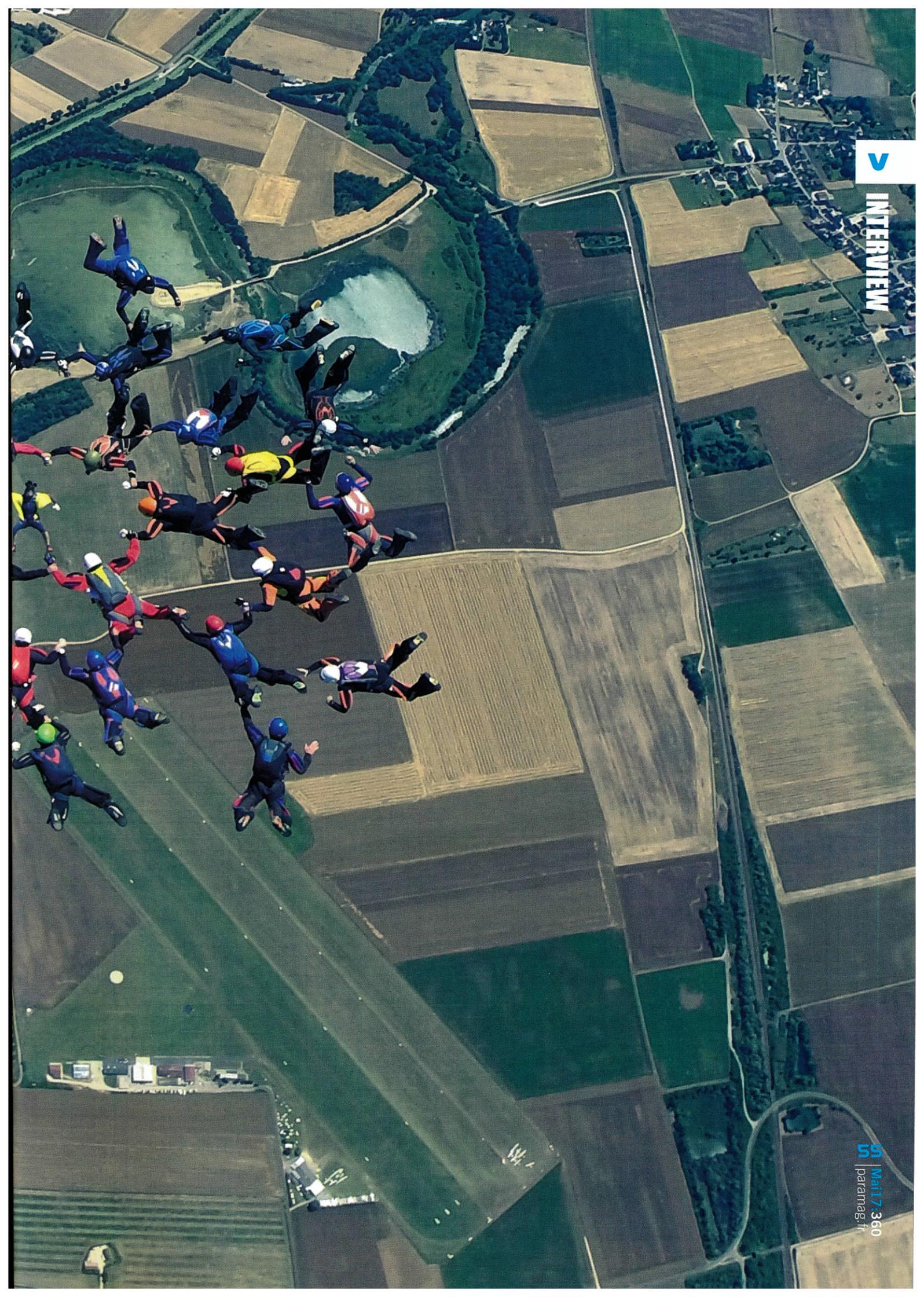
Tout cela est le résultat du travail réalisé et de la relation de confiance qui s'est instaurée au fil des années avec les élus, en rompant avec les dérives et incohérences du passé.

«Dérives et incohérences du passé...» De quoi s'agit-il ?

En 2008, pour des raisons touchant à des problèmes de mauvaise gestion et de sécurité, le préfet de l'Yonne en concertation avec le président de la Communauté de communes du Floren-

tinois décidait de fermer le centre de parachutisme de Saint-Florentin. Au moment de sa fermeture, ce centre de parachutisme réalisait environ 3500 sauts par an, il était en déclin régulier d'activité et il présentait un bilan financier largement déficitaire au moment de sa cessation d'activité.

En 2009, après consultation et accord des instances institutionnelles, les élus locaux de la Communauté de communes du Florentinois, propriétaire et gestionnaire de l'aérodrome de Saint-Florentin, décident d'y relancer l'activité parachutiste. Le projet s'est basé sur un PER, pôle d'excellence rurale, un plan national lancé en 2009 par l'État pour dynamiser certaines régions, dont l'Yonne. Un appel d'offres a été lancé dans le milieu parachutiste en octobre 2009, avec l'ambition de faire le choix d'une équipe gestionnaire au



INTERVIEW



De gauche à droite : Franck Leroy, Nicolas Gillet et Polo Grisoni. Photo SPI



Manue Nicols a pris la direction technique cette année, elle est ici en encadrement PAC. Photo SPI

professionnalisme reconnu, marquant une rupture avec les dérives et les échecs de la gestion passée. En novembre 2009, à l'issue de l'appel d'offres, la société Sports Parachutisme Innovation (SPI) a été retenue parmi les sept dossiers de candidature qui se sont présentés et elle a repris la gestion du centre. La gouvernance SPI s'est mise en place.

En 2010 et 2011, j'étais toujours occupé par mes activités d'entraîneur, de coach, de moniteurs soufflerie, il m'était donc impossible de prendre la direction tech-

nique. Sans le savoir, nous avons réintégré à la direction technique du centre les mêmes personnes responsables de sa fermeture une année auparavant. Ce qui devait arriver arriva...

Le projet ambitieux du PER s'est établi sur quatre années, comprenant notamment la construction d'un grand hangar pour un budget de 500.000 euros. Le financement s'opère en tripartie : 50% l'État, 25% le conseil régional et 25 % la communauté de communes. Une deuxième tranche de 500.000 euros fut prévue avec la construction

du bar-restaurant et de l'hébergement. Pour préserver la cohérence du projet, une exclusivité a été accordée à SPI en ce qui concerne l'exploitation du parachutisme sur l'aérodrome de Saint-Florentin et ses alentours.

Peux-tu nous en dire davantage sur la société SPI et son fonctionnement ?

SPI est une société dirigée par le quintet constitué de Manue Nicols, Franck Leroy, Nicolas Gillet, Quentin Gillet et moi. Chacun a une mission définie. Nicolas Gillet est l'investisseur principal, son rôle a été essentiel, car il a fallu, pour commencer, régler le passif laissé par l'entité précédente, sorte de condition pour récupérer le «fonds de commerce» et un peu du matériel qui avait été saisi. Nico a aussi investi dans les locaux qui étaient à l'abandon et qu'il a fallu rénover et remettre aux normes. À la base, c'est lui qui a permis de redémarrer l'activité. Franck est en charge de la gestion du personnel salarié et de l'avion, qui appartient à la société SPV. Manue Nicols est la directrice technique du centre et gère aussi la partie administrative, Quentin Gillet est moniteur tandem et moi j'opère dans le développement de la partie sportive et le management.

Peux-tu nous en dire davantage sur la société SPV et son fonctionnement ?

SPV est une société propriétaire de trois avions : deux Pilatus (1 B2H2 et 1 B2H4) qui sont en place sur d'autres centres et le Caravan qui est basé à Saint-Flo. C'est avec un de ces deux Pilatus que l'activité a repris à Saint-Flo en 2010, avant l'arrivée du Caravan en août 2015. Franck, Nico et moi sommes les trois actionnaires de SPV.

Il y a donc eu une étape intermédiaire ?

Fin 2011, malgré le changement de gouvernance, le bilan financier de la société SPI présentait encore un déficit d'exploitation de 71 KE sanctionnant l'échec du business model traditionnel et de l'équipe mise en place dans la gestion du centre de parachutisme. En 2012, afin de redresser la situation, j'ai accepté le poste de directeur technique et de manager. Mon rôle a été d'impulser une dynamique nouvelle en introduisant des innovations pour dynamiser le centre. J'étais aussi en charge de la stratégie sportive et de la politique de développement. Grâce à la mise en place d'une équipe motivée de mon choix, une école de qualité s'est développée en parallèle de l'activité loisir. La relation de confiance avec les élus locaux s'est concrétisée dans le cadre du PER. Début août 2015, l'arrivée du Caravan confirmait le bon développement et la gestion assainie du centre. En 2014, c'est un total de 16.700 sauts qui est effectué, en 2015 il passe à

17.288 sauts et en 2016 le centre affiche 21.294 sauts. Nous ne cherchons pas forcément à viser la barre des 25 000 sauts, notre objectif est de ne pas baisser en qualité ni en sécurité. Le nombre de nos adhérents a triplé en quatre ans.

Pour en revenir à l'activité parachutiste, que se passe-t-il à Saint-Flo, en plus du vol relatif ?

Après avoir été mon adjointe depuis 2012, Manue Nicols me succède à la direction technique cette année. Elle a acquis aujourd'hui la maturité et le charisme suffisants pour gérer une entreprise comme SPI. Ahmed Sferi propose de l'animation freefly à l'année, durant de nombreux week-ends et semaines d'ouverture. Autour de lui, le freefly se développe un peu de la même façon que le vol relatif. Pour le tandem, 80% de notre activité est para-pro, ce n'est pas vraiment un choix, c'est le résultat de l'offre et de la demande. Nous sommes ouverts tous les week-ends et une à deux semaines par mois, durant la pleine saison. Et nous faisons aussi des largages d'ogive dans le cadre des essais de parachutes pour le fabricant Sky Spirit (voir encadré).

Quels sont les projets en vol relatif pour 2017 ?

Du 2 au 5 juin il y aura un groupe 32 organisé par Patrick Passe, l'étape n°2 des entraînements au record de France de freefly et les tentatives de record de France POP'S. Pour ces différentes activités, nous faisons appel au Cessna

Caravan de Saarlouis, équipé d'une turbine Garrett de 900 cv. Puis nous enchaînons du 5 au 11 juin, où nous serons en phase d'entraînement pour préparer le Boogie du 24 au 28 juillet. Notre objectif est de tenter d'établir un nouveau record de France de séquence en grande formation.

Nous aurons trois avions - notre Caravan, un Twin Otter et un Pilatus - et l'objectif cette année sera de faire 2 points à 50 ou 3 points à 40. Cela sera en fonction de l'autorisation de vol en formation à 3 avions accordée (ou non) par la DGAC. Pour conclure, je dirai que nous n'en

serions pas là où nous sommes aujourd'hui si nous n'avions pas pris en leur temps des mesures souvent impopulaires et mal comprises.

Même dans une époque où l'immédiat est la règle, je reste persuadé que l'expérience et prendre le temps de construire, de travailler, de réfléchir modestement, de choisir son équipe sont toujours le gage de réussite de tout projet. ■

Ludovic Chevet



Les lettres du corbeau

Il n'y a pas que des records de VR à Saint-Flo... Il s'y est produit ces dernières années une série de records de France, d'un tout autre genre : le nombre de lettres de dénonciations ! SPI a fait l'objet de quatorze contrôles de divers types : URSSAF, Fiscal, Douanes, Répression des fraudes, DGAC, Jeunesse et sports, Inspection du travail, etc.

Il est avéré que tous ces contrôles proviennent de dénonciations...

Polo Grisoni commente :

«La réalité est que l'on me reproche aujourd'hui d'avoir remis les choses en ordre au détriment de ceux-là mêmes qui se complaisaient dans ce qu'ils dénoncent aujourd'hui.

D'ailleurs, s'ils fournissent autant de détails c'est sans doute pour les avoir utilisés eux-mêmes».

Les essais de X-Sky Spirit

C'est en novembre 2015 que la société X-Sky Spirit Technology, basée à Gonfaron (83), a obtenu la QAC 121 FR.QAC121.012 pour son nouveau sac-harnais Touch associé à la voile de secours Replay. C'était l'aboutissement de plusieurs années de travail menées par Ludovic Chevé, et c'était aussi la naissance d'un nouveau constructeur français ! Pour en arriver là, X-Sky Spirit n'a reculé devant aucune difficulté. Et même pas celle qui consiste à réaliser des tests soi-même et dans des conditions très poussées, pour satisfaire aux besoins de la norme QAC 121. Une des exigences est la vitesse à laquelle les essais doivent être réalisés : seuls certains avions peuvent atteindre ces vitesses de largage très élevées. Et ces avions sont difficilement disponibles en France. Ludovic Chevé a donc contourné le problème en mettant au point une ogive spéciale. L'engin, prévu pour contenir les parachutes à certifier, peut être largué depuis un Pilatus ou un Cessna Caravan et amener le matériel à la vitesse de chute nécessaire pour les tests. La société AAD Vigil a fourni des appareils spécialement calibrés pour effectuer et enregistrer les mesures. Les largages sont effectués par des parachutistes professionnels dans des conditions très strictes. À chaque fois, il faut sécuriser le périmètre au sol, prévoir une équipe de récupération avec un véhicule adapté, puis vérifier que les prises de mesure ont bien fonctionné, afin de pouvoir continuer. Car il faut au minimum réaliser trois tests par voile et par taille de voile. Il est à noter qu'un inspecteur de la DGAC était présent pour le contrôle et l'authentification des essais. Le centre de Saint-Florentin a donc été la base de lancement du nouveau parachute français : le Touch.

V

INTERVIEW