

aerial

61 NUMERO



Fusion Man
LA MANCHE !



Delta
ANDALOUSIE



Réunion
ROUTE DES TAMARINS



Firebird
F1SRT

TURBULENCES MODE D'EMPLOI



STAGE SIV POURQUOI S'Y METTRE

PARAMOTEUR : RÉVISER SON MOTEUR

CADRE PLEIN CIEL DOM : 6 € - BEL : 5,5 € - CH : 10 FS - DAN : 9,5 \$CAN
ESP : 5,25 € - ITA : 6,7 € - PNL, Grece : 6 € - PORT. CONT. : 5,45 €

M 07457 - 61 - F: 5,40 € - RD



SCORPIO

STÉPHANE DANTAND

Plus intense la vie !

À 40 ans, Stéphane Dantand a déjà écrit une vie de professionnel du vol libre plus remplie que la plupart d'entre nous.

En 1984, alors qu'il n'a pas encore 16 ans, Stéphane participe à la création de Scorpio avec Jean-François Fauchier et Scott Sigal, tous deux champions de vol en delta.

Leur premier harnais est réversible en un sac très léger et son look si particulier est à l'origine d'un grand succès.

Par Xavier Rémond - Photos : Scorpio



A Mais deux ans plus tard, Jeff a un terrible accident lors d'un décollage en remorqué ; il devient paraplégique et laisse la tête de l'entreprise à Stéphane qui n'a que 18 ans et est en train de passer son bac de gestion. Parallèlement à des études de BTS par correspondance, Stéphane démarre un atelier de fabrication dans son appartement à Thonon-les-Bains. Il bosse comme un fou, embauche sa première couturière et se lance dans l'importation d'équipements : deltas Solar Wings, variomètres Braüniger, casques, combinaisons...



En 1989, Scorpio embraye sur la vague du parapente avec la distribution des voiles MCC-Prodesign et en développant une gamme de sellette qui disposent du premier coussin de protection. Dans la frénésie hyper-active des jeunes entrepreneurs, Stéphane se démène sur tous les fronts : « *Je suis content d'avoir toujours eu un pied dans le parapente et dans le delta, globalement ça s'équilibre et ça permet de changer de métier constamment...* » À cette période, il va installer lui-même les machines à coudre chez ses couturières qui travaillent à domicile, il les approvisionne en matériaux et assure le contrôle qualité sur place. Chaque fin de semaine, il part à travers la France en tournées commerciales et organise des week-ends de formation au treuil dans les écoles car il importe les treuils allemands Koch.

Priorité sécurité

Stéphane n'hésite pas à donner de sa personne pour démontrer l'efficacité de ses protections dorsales et des parachutes de secours qu'il distribue (voir encadré). Plutôt que de financer un team de compétition, Scorpio a en effet toujours préféré investir dans des systèmes innovants et originaux touchant à la sécurité. Il a mené, avec un laboratoire spécialisé, les premiers crash-tests de protections dorsales. Cette démarche l'a d'abord conduit à développer la « Sandwich Perf », un complexe associant plusieurs variétés de mousses absorbantes. Il a ensuite travaillé avec un système « nid d'abeille » en carton qui absorbe l'énergie du choc en s'écrasant, mais le défaut était le manque de souplesse lors du pliage. Ce principe est repris depuis trois ans dans l'Absorb, où 4 plots nid d'abeille sont inclus dans une mousse légère, ce qui permet d'allier protection et souplesse. L'inconvénient est que ces « fusibles » en carton sont à changer après un choc, mais leur coût est minime.

Stéphane a la bosse du business, mais suffisamment de pragmatisme pour éviter de s'empêtrer dans des pièges infernaux. Quand il a lancé la fabrication de son mousqueton Newtec en Zicral, il était loin de s'imaginer que ce modèle s'imposerait comme la référence dans le marché des mousquetons de sécurité. Sa forme simple lui permet d'afficher une résistance nominale de 2 200 kg,



Image prise du Mont Blanc par Stéphane à 70 km de Scorpio.



La base se trouve dans un site exceptionnel.

tandis que la plupart des modèles concurrents se voient remodelés ou peu à peu retirés du marché, en raison de fragilités intrinsèques au design qui était à la mode il y a quelques années, il Bien en a pris au Newtec d'éviter les courbures trop prononcées, à cause de fatigue mécanique qui se manifestent à l'usage.

Force de caractère

Dans le commerce, il n'est pas suffisant de flairer les bonnes idées, le plus important est la capacité à rebondir dans les déconvenues. Impossible d'entreprendre dans tous les domaines sans être confronté tôt ou tard à des revers de réussite. S'il y a un domaine dans lequel Stéphane a accumulé quelques désillusions, c'est dans la distribution des parapentes. Après avoir distribué plus de 300 voiles par an et bien qu'ayant un contrat en bonne et due forme, l'accord commercial qui le liait à la marque autrichienne MCC-Prodesign a soudainement volé en éclats, avec procès à la clé. Scorpio a alors récupéré la distribution d'Edel, mais le mastodonte coréen était déjà déliquescence et sa politique commerciale partait à vau-l'eau. Dans l'hiver 2000, c'est la cata ! Un incendie emporte le local commercial et les gîtes tout neufs que Stéphane a construits de ses mains, aidé de quelques copains, sur la base de Cervens. Qu'à cela ne tienne, Stéphane se retousse les manches et relance la construction d'une voilerie de 260 m² intégrant un hangar d'ULM. Il obtient toutes les

Portrait S C O R P I O

qualifs d'instructeur d'ULM et l'agrément Sfact pour devenir centre de formation d'instructeur. Il prend l'importation d'une nouvelle marque de voiles : Indépendance. Quand l'adversité se déchaîne, avec la perte de sa compagne, emportée par un cancer fulgurant, Stéphane est sur le point de vaciller. Mais l'homme n'est pas du genre à rester longtemps genoux à terre. Il repart, tête baissée et noie sa douleur en bossant. Peu d'instructeurs ont la faculté d'enchaîner 7 heures d'enseignement en doubles-commandes, la fonction de concepteur le matin, puis celle d'agent commercial le soir. Mais Stéphane a la réussite modeste et se définit comme un privilégié : « J'ai la chance de vivre de ce qui me plaît... Il faut être polyvalent et tout faire soi-même, de la voilerie à la soudure... Il y a beaucoup de choses, si tu as la volonté, c'est tout bon ! » À l'entendre, tout paraît simple. Mais en 2007, Stéphane découvre au salon de la Coupe Icare que le Boss d'Indépendance, Stéphane Kürle, a monté un stand en parallèle de celui de Scorpio et prospecte d'autres revendeurs. Ambiance ! C'est pourquoi, en 2009, Scorpio a décidé de repartir avec une nouvelle marque de voiles, Sky Country, inconnue sur le marché français. Cette entreprise ukrainienne, basée à 400 km de Kiev, produit depuis dix ans une gamme complète de parapentes, kites, voiles de paramoteur, parachute de secours, harnais... Le jeune concepteur, Alexey Rakov, est issu de l'aéronautique et travaille sur des sites ventés, d'où la nécessité d'avoir des ailes rapides. Plusieurs modèles ont été homologués, à l'exemple de la Discovery 3 qui est EN-B et destinée à être le modèle phare de la marque. Stéphane Dantand traduit sa démarche : « C'est un beau challenge de faire progresser une marque de passionnés du vol qui ont envie de bien faire ! »

Entrepreneur de vol libre

En plus de gérer l'entreprise au quotidien, Stéphane fait preuve d'une capacité à anticiper sur le cours des choses. Au moment où le volume d'activité du vol libre baissait, il a su remarquablement prendre le virage de l'ULM qui monte en puissance. Il fallait avoir une bonne dose de confiance et des bras solides pour monter deux hangars sur la petite base de Cervens. Scorpio forme la plupart des élèves genevois en pendulaire et 3-axes. Devenus pilotes, ils n'ont pas la possibilité de voler sur le territoire helvète, alors ils cherchent un hangar pour abriter leur machine flambant neuve. Le programme de système d'extraction de parachute pour ULM nécessite des capacités au niveau international (voir encadré). Scorpio a d'autres projets dans les cartons. Stéphane travaille avec un motoriste réputé sur l'adaptation à l'ULM d'un moteur 4 temps développé par le constructeur allemand Weber. Ce moteur de 750 cm³ et 80 Cv est beaucoup plus léger (environ 50 kg) qu'un Rotax 912. Il a été développé en 2004 pour le constructeur de quads et moto-neiges Polaris. L'ULM qui vole actuellement en Allemagne pour tester en vol ce moteur permet d'envisager une consommation autour de 10 litres / h, ce qui constitue une performance notable dans le marché des ULM qui pèchent par des consommations souvent excessives. Au-delà du vol motorisé, ce qui motive le plus Stéphane, c'est un projet de moto-planeur-ULM afin de renouer avec le vol libre silencieux. ●