

FELIX
BAUMGARTNER

MA VIE EN CHUTE LIBRE

MÉMOIRES SUPERSONIQUES



ARTHAUD

FELIX BAUMGARTNER

MA VIE EN CHUTE LIBRE

Que peut-on ressentir lorsque l'on s'élance de la stratosphère à 39 kilomètres au-dessus du sol, pour plonger vers la Terre à la vitesse du son ?

Aujourd'hui, un seul homme au monde peut répondre à cette question : Felix Baumgartner. Le 14 octobre 2012, cet Autrichien subjuguait le monde entier avec son saut supersonique.

Dans *Ma vie en chute libre*, son livre de témoignage, Felix Baumgartner dévoile tout sur la réalisation de la fameuse mission Red Bull Stratos. Il revient sur les mille et un tracas, les grandes joies et les peurs intenses qu'il a dû affronter pour relever ce défi où, une fois de plus, il jouait sa vie.

Ce sportif de l'extrême devenu champion du monde de base jumping revient sur son parcours et nous entraîne dans les coulisses des nombreux exploits qu'il a réalisés avant ce saut ultime.

Né en 1969, Felix Baumgartner se passionne dès son plus jeune âge pour le parachutisme et les sauts en chute libre. Détenteur de multiples records du monde, ses performances sensationnelles l'ont rendu célèbre dans le monde entier.



Photo : © Jörg Müller/Red Bull Content Pool

Ma vie en chute libre

Mémoires supersoniques

Felix Baumgartner

Ma vie en chute libre

Mémoires supersoniques

Traduit de l'allemand
par Denis-Armand Canal

ARTHAUD

© 2013, Piper Verlag GmbH, München pour l'édition originale
© Flammarion, Paris, 2013 pour la présente édition
87, quai Panhard-et-Levassor
75647 Paris Cedex 13
Tous droits réservés
ISBN : 978-2-0813-0710-0

Sommaire

Au trente-sixième dessous : prélude au grand saut.....	9
Des crêpes de la veille ou comment je suis devenu un champion Red Bull.....	15
Retour au mode mission	35
Prendre des risques ? Non merci ! Comment je suis devenu base jumper	53
Ruse et mascarade : mon premier record de base jump.....	71
Le Christ de Rio : une image pour l'éternité....	83
Thérapie à Lancaster et pause forcée pour Stratos	109
Pilules amères et mise à l'écart	131
La dernière ligne droite : le jour J approche	145
Going home : le grand saut	155
Ma route, mes rêves : la vie continue.....	185
« Qui sait ce qui peut encore lui passer par la tête... »	195

Postface	203
Témoignages, dessins et documents	209
Crédits photographiques.....	221

Au trente-sixième dessous : prélude au grand saut

Il est trois heures et demie du matin, et tout est clair : je vais quitter mon appartement de Santa Monica, filer à l'aéroport pour retourner à la maison. J'achète un billet et je rentre à Salzbourg. Après des semaines de stress et d'insomnies, c'est décidé : je n'irai pas demain à Brooks, dans le Texas. Je n'irai pas là où l'on teste les vaisseaux spatiaux, où l'on entraîne les astronautes. Je n'aurai pas le courage de supporter cette satanée combinaison pendant cinq heures, pour prouver aux experts de l'US Air Force que je suis au point. Je le sais bien, moi, que je ne suis pas au point.

J'ai repoussé cette décision depuis bien trop longtemps. Il n'y a plus qu'une seule solution : fuir, quitter ces lieux, quitter cette combinaison et laisser tomber l'équipe. J'aurais dû avouer ma peur depuis le début de l'entraînement. Tous ces gars qui se sont échinés pendant des mois sur ce projet, qui ont travaillé nuit et jour parce qu'ils croyaient en Felix Baumgartner – aujourd'hui, je vais les abandonner.

C'est la première fois de ma vie que je craque. Jusqu'ici, j'ai toujours lutté contre mes démons, j'ai toujours assuré et tenu mes engagements. Chaque fois

Ma vie en chute libre

qu'il y avait un souci, j'avais l'habitude de chercher la meilleure solution possible. Mais là, j'ai été faible : je n'ai pas essayé de régler mes problèmes, dans l'espoir que les choses s'arrangeraient toutes seules. Maintenant arrive ce qui devait arriver : je dois payer l'addition et elle est salée. Je ne suis pas prêt et je dois laisser tomber.

J'ai commencé le parachutisme il y a vingt-cinq ans ; j'ai tout de suite adoré le sentiment incomparable de liberté qu'on éprouve devant le vide, au moment de sauter. À chaque fois que j'ai sauté, c'était en jeans et en T-shirt, éventuellement avec un casque. Mais maintenant ? Il faut endosser cette combinaison qui m'engonce, plus un parachute trois fois plus volumineux qu'un parachute normal, plus deux pesantes bouteilles d'oxygène, plus tout le matériel d'enregistrement sur la poitrine : je vais être deux fois plus lourd que d'habitude. Plus question de liberté ! Il me faut tout réapprendre depuis le début : c'est exténuant de sauter dans ces conditions, il n'y a plus aucun plaisir et tout vous bloque. Je suis redevenu un débutant, sans expérience ni confiance en moi – mais il faut sauter pour la gloire.

Dès le départ, j'ai maîtrisé la technique de la capsule. Manœuvre des boutons, connaissance de l'habitacle, procédures d'urgence : je me suis très vite familiarisé avec et j'ai tout appris sans faute, en un temps record. Tous m'ont félicité pour ma rapidité d'apprentissage, ma capacité à sérier les questions, à ne pas me perdre parmi toutes ces tâches. C'est ma qualité fondamentale : toujours réagir rapidement et de la meilleure façon possible. J'ai été formé de cette manière. Mais cette

Au trente-sixième dessous : prélude au grand saut

combinaison...! La confiance que j'ai toujours eue en moi, une fois préparé correctement, j'aurais pu la retrouver même en présence des gens de la NASA – si seulement il n'y avait pas eu cette fichue combinaison.

Le projet Red Bull Stratos est en route depuis maintenant trois ans. J'ai senti dès les premiers essais qu'il y aurait toujours un problème avec la combinaison pressurisée. Sans elle, j'aurais pu jouir pleinement de cette aventure. La partie dangereuse, la partie technique : tout cela aurait été très beau à vivre. Mais au lieu de la joie de réussir d'abord un saut d'entraînement à 10000 mètres d'altitude, j'ai pensé d'emblée que je ne pourrais pas supporter cette tenue ! C'était comme une épreuve supplémentaire et redoutable, devant laquelle on panique. Je suis devenu follement sensible, réagissant à des broutilles qui ne me posaient d'habitude aucun problème. Par exemple, la lumière de la pièce dans laquelle Mike Todd, le technicien, m'a toujours préparé, m'était désormais insupportable. Auparavant, je n'avais rien dit sur la lumière, je n'y pensais même pas. Et puis cette odeur ! Le casque est doublé d'un capitonnage intérieur en caoutchouc qui bloque complètement le visage, et son odeur de caoutchouc a commencé à me déranger de façon démesurée. J'ai dû m'habituer à ce détail insupportable – aussi insupportable que les voix. Heureusement, Mike a une voix très calme, très tranquille, très agréable. Mais il y avait d'autres personnes qui entraient dans la pièce et dont les voix m'énervaient. Les charges négatives de tous ces éléments liés aux essais avec la combinaison se sont accumulées. Il était clair qu'à un moment ou à un autre, je craquerais. J'étais prisonnier de cette

Ma vie en chute libre

combinaison, prisonnier parce que j'étais – ou devais être – le héros de ce projet.

Pendant vingt-cinq ans, j'ai toujours rempli mon contrat – dans le parachutisme et dans le base jumping, comme on sait –, et voici que je cale devant l'obstacle. Quel obstacle? Une combinaison de vol! Je renonce pour cela à sauter, à 39 kilomètres de hauteur, depuis une capsule planant aux frontières de l'univers. Quel désastre! Pendant deux ans, j'ai berné mon équipe et je me suis trompé moi-même, en veillant à abrégé les phases «en costume». Naturellement, cela aurait été bien mieux si j'y avais passé davantage de temps, si je m'y étais contraint: aujourd'hui, j'arrive à tenir une heure entière (même si, officiellement, je ne dois être qu'une demi-heure dans cette tenue). Mais j'ai toujours choisi la solution opposée, je me suis arrangé pour en sortir le plus vite possible, pour ne pas me laisser enfermer. L'équipe ne s'en est pas souciée, en se disant: «S'il y a un problème avec la combinaison, ce sera dans les cinq premières minutes.» Mais pour moi, ça ne s'est pas passé comme ça: je ne me suis jamais senti très bien, mais durant les dix premières minutes, je n'avais pas de problème. Et la première fois, cela n'a guère duré plus longtemps. Ensuite je me suis inventé des excuses lamentables: «Est-ce que je peux rapidement ouvrir la visière, pour pouvoir mieux parler?» Le pire moment est en effet celui où le casque est fermé; à partir de là, on est prisonnier de la tenue; avec la visière ouverte, on se sent moins enfermé. Je me suis dit: «Plus tard, un jour, arrivera bien le moment où, une fois la combinaison enfilée, je pourrai dire: "OK, ça va!".» Mais ce jour n'est jamais arrivé.

Au trente-sixième dessous : prélude au grand saut

Et voilà : maintenant je boucle mes bagages, au milieu de cette nuit sans sommeil à Santa Monica, je referme la porte et je me dis : « Tu abandonnes tout ce pour quoi tu as travaillé ! » Pendant vingt-cinq ans, je me suis plus ou moins préparé à ce projet. Chaque saut a été une étape supplémentaire, une partie d'un tout. Je monte dans la voiture, direction l'aéroport, un trajet que j'ai déjà fait une bonne cinquantaine de fois. Mais cela se passe aujourd'hui au ralenti, comme dans un mauvais rêve. Je perçois tout autrement : les lumières, la nuit. Je retourne à la maison, je laisse tout derrière moi, je ne peux plus faire demi-tour ; j'ai besoin d'air, pour ne pas penser à la catastrophe que je vais déclencher. Maintenant, je dois simplement penser à moi-même.

Téléphoner. C'est toujours plus facile, quand on ne voit pas quelqu'un dans les yeux. Je dis : « Les gars, j'ai des problèmes avec la combinaison. Je sais que ça arrive un peu tard. Mais je dois retourner en Autriche. J'ai besoin de mon environnement familier : mes parents, mon amie, des gens auprès de qui je me sens bien. »

Ici, au fil du temps, tous sont devenus des ennemis : Joe Kittinger, Art Thompson, tous ces gens qui travaillent pour moi : je les déteste tous, parce qu'ils ont tous quelque chose à voir avec mon problème. Parce qu'ils attendent de moi que je reste cinq heures durant dans cette atroce combinaison. Ce sont des tortionnaires ! À l'aéroport, j'appelle Art, notre directeur de projet, et j'avoue tout. Il ne crie pas, ne jure pas, mais me dit simplement : « Attends, j'arrive ! » Je m'assieds dans un coin et je pleure à chaudes larmes. Des gens regardent, un policier s'approche et me demande si tout va bien. Non, ça ne va pas ! Je renonce. Je suis au bout du rouleau, au trente-sixième dessous.

Des crêpes de la veille ou comment je suis devenu un champion Red Bull

Le quartier général de la multinationale Red Bull est aujourd'hui à Fuschl am See, non loin de Salzbourg. Là travaillent environ cinq cents des neuf mille employés de ce producteur mondial de boissons énergisantes. Au début des années 1980, lorsque la société a été fondée, le siège social n'était pas encore à Fuschl am See mais à Salzbourg même, dans l'Alpenstraße. Dietrich Mateschitz, le patron, avait alors son bureau au premier étage de la banque Berger. J'avais fait sa connaissance au HSV (Heeressportverein), le club sportif militaire baptisé aujourd'hui le HSV Red Bull Salzburg.

En 1986, à l'âge de 16 ans, je commençai le parachutisme sur les conseils du patron du club, Roland Rettenbacher. Deux ans plus tard, je m'engageai dans l'armée et j'arrivai – après quelque temps passés dans les blindés, comme pilote de char puis comme instructeur – au centre de formation des parachutistes, à Wiener Neustadt. Parallèlement aux entraînements de saut, j'appris à boxer, parce que je m'ennuyais souvent en dehors du service. Je fis même un combat professionnel, le 5 août 1992, contre un Croate que je

Ma vie en chute libre

mis KO au premier round. C'est, à ce jour, mon premier et unique combat professionnel.

En 1992, précisément, Red Bull organisa à Vienne son premier Red Bull Flugtag. Le but de ce concours, qui se tient chaque année dans une ville du monde différente, est assez délirant : les participants doivent se précipiter dans l'eau depuis une rampe, dans des engins volants de leur fabrication. Le jury apprécie et juge la durée du vol et l'originalité de l'engin. Pour la compétition de Vienne, on recherchait des parachutistes pour réaliser, avant le concours, une démonstration d'atterrissage de précision sur la rampe. À cette époque, il n'existait à Salzbourg que deux clubs de parachutistes : le I. Salzbourger Fallschirmspringerclub (1^{er} club salzbourgeois de parachutistes) et le HSV auquel j'appartenais. Mes camarades et moi-même avions été séduits par la proposition. Le jour du concours, nous avons fait notre démonstration de saut en atterrissant sur la rampe. Dietrich Mateschitz fut tellement enthousiasmé par notre prestation qu'il décida de subventionner notre club. Avec la somme qu'il mit à notre disposition, nous avons pu nous payer de nouvelles parachutes. Il était logique que Red Bull s'intéresse à nous, Salzbourgeois. C'est ainsi que je suis devenu l'un des premiers champions Red Bull. Aujourd'hui, nous sommes environ six cent cinquante athlètes, sans compter de nombreuses équipes sportives.

À l'époque, je gagnais 1 550 schillings (environ 113 euros) par mois comme ajusteur-mécanicien. Un saut en parachute coûtait 150 schillings (environ 11 euros) par palier de 1 000 mètres d'altitude. Dans de bonnes conditions, je sautais environ quatre ou

Des crêpes de la veille...

cinq fois en une matinée, si bien que la moitié de mon salaire mensuel était très vite engloutie. L'après-midi, lorsque mes camarades venaient me demander : « On saute encore une fois ? », je devais toujours répondre : « Désolé, les gars, mais nous ne sommes aujourd'hui que le 14, et je n'ai presque plus d'argent pour terminer le mois. » Je ne disposais que d'une petite cagnotte sur laquelle je devais veiller avec attention, si je voulais m'accorder quelques distractions. Mes camarades avaient tous acheté depuis longtemps une mobylette ou s'en étaient fait offrir une, moi je me déplaçais toujours avec mon vieux vélo.

Je pouvais me payer ces sauts en parachute uniquement parce que ma mère me donnait un peu d'argent sans rien dire à mon père. Elle ne me donnait pas des milliers de schillings, mais de temps en temps, je recevais 150 schillings, toujours assortis de cet avertissement : « Pas un mot à papa ! » À la maison, ma mère avait la haute main sur tout : nettoyage, cuisine, lessive, éducation des enfants – mais aussi sur les finances.

Conseiller en installation, mon père gagnait bien sa vie, mais n'avait pas le temps de s'occuper des comptes de la maison. C'est un homme extrêmement économe, qui n'a jamais été passionné par le sport. Son commentaire sur mes sauts en parachute était toujours le même : « Si tu as assez d'argent pour te payer tes sauts, fais-les, mais tu ferais mieux d'économiser. » Je souffrais à l'époque de son manque de générosité à mon égard, mais aujourd'hui j'en ris. Je me souviens que mon père partit un jour en emportant sur le porte-bagages de son vélo une paire de souliers qu'il voulait faire ressemeler. Il ne s'agissait pas d'une paire de chaussures de luxe cousues main, mais de chaussures tout à fait ordinaires.

Ma vie en chute libre

Lorsqu'il rentra le soir, elles étaient toujours attachées sur le porte-bagages. «Mais qu'as-tu fait pendant tout ce temps? Et comment se fait-il que tes chaussures aient encore leurs anciennes semelles?» demanda ma mère. «Eh bien, j'avais trouvé un cordonnier, mais il prenait 7 euros, et je me suis souvenu que j'en avais vu un autre qui n'en prend que 5. Seulement, quand j'y suis retourné, il avait déjà fermé.»

Il passa ainsi deux journées à vélo avec sa paire de souliers à ressemeler, uniquement pour finalement économiser 2 euros...

À 22 ans, après quatre années de service militaire, je quittai l'armée autrichienne pour devenir apprenti en mécanique. À 18 ans, je m'étais acheté ma première moto, une Yamaha RD 500 : c'était une machine accidentée que j'avais réussi à retaper. J'étais déjà un bon ajusteur-mécanicien et j'aurais volontiers passé ma vie à réparer des motos, mais je souhaitais recevoir une solide formation professionnelle.

Je m'engageai donc dans un atelier, sans frais pour celui-ci, car l'armée payait mon apprentissage. Grâce à cet arrangement, je me familiarisai avec le monde du travail après mon temps de service actif. Malheureusement, cela ne devait guère durer.

Un jour – je me souviens c'était un vendredi –, un client arriva le matin dans notre atelier et me demanda de réviser sa moto en urgence. Il voulait partir pour la Grèce le lendemain matin à 4 heures avec des amis, mais il avait manqué la révision kilométrique indispensable pour entreprendre un tel voyage.

Je lui promis que nous ferions la révision et qu'il aurait sa machine le soir même, juste avant la fermeture

Des crêpes de la veille...

de l'atelier. À peine la moto était-elle sur le pont élévateur que le directeur des ventes vint me trouver :

«Celui-là, sa moto, on ne la lui fait pas pour aujourd'hui.

— Mais il a un rendez-vous.

— Le mois dernier, ce type a voulu nous acheter une nouvelle moto, puis il s'est plaint à mon chef parce que je ne lui faisais pas une assez bonne remise. J'ai eu des ennuis à cause de lui.

— Je sais que je ne suis ici qu'un apprenti, mais ce type doit partir demain en Grèce avec ses potes. S'il arrive ce soir et que sa machine n'est pas prête...

— C'est pas ton problème. Descends-la immédiatement du pont ! »

Je ne pouvais pas comprendre. J'aurais préféré ne pas lui accorder de rendez-vous. Je ne pouvais pas promettre à ce type une révision et laisser la moto comme ça, dans un coin de l'atelier : c'était totalement en contradiction avec ce qui me paraissait juste, et le sens de la justice a toujours été extrêmement développé chez moi. Lorsque le client reparut en fin d'après-midi, je dus lui expliquer : « Nous avons eu beaucoup de travail et je n'ai pas eu le temps. » Il devint blanc comme un linge et commença à pleurer comme un enfant : son voyage en Grèce était planifié depuis des mois et s'il partait avec une moto non révisée et qu'il lui arrivait un accident, les réparations ne seraient pas couvertes par la garantie. Tous ces projets s'écroulaient. Je courus trouver le vendeur – qui s'était réfugié dans son bureau – et je lui dis : « Bon, maintenant c'est à toi de t'occuper de ce gars. Il est assis là, dans l'atelier, et il pleure comme un gosse. Tu dois arranger le coup ! »

Ma vie en chute libre

Le directeur des ventes qui assistait à la scène sortit de son bureau et lui dit : « Si Felix vient demain matin à 5 heures et si tes amis acceptent de partir un peu plus tard, tu l'auras ta révision. »

En entendant cela, je pris le chef vendeur entre quatre yeux et lui dit :

« OK, pas de problème, je viendrai demain à 5 heures. Ça me bousille mon week-end, mais attention : ce sont des heures supplémentaires. Je suis censé travailler du lundi au vendredi.

— Il te le paiera, puisque tu fais un extra pour lui réparer sa moto. Arrange-toi avec lui ! me répondit le vendeur.

— Mais le type avait obtenu un rendez-vous que nous n'avons pas respecté. Ses camarades retardent leur départ, et ça devrait être à lui de payer un supplément ? »

Le lendemain matin, j'ai fait la révision et je n'ai évidemment pas fait payer de supplément au client. En arrivant le lundi, le directeur des ventes vérifia d'emblée ma carte de pointage et me demanda :

« Tu as déjà pointé ? »

— Oui, bien sûr ! » Il me prit ma carte et à partir de ce jour-là, elle a été rangée dans un tiroir spécial, avec la mention : « Collaborateur malcommode ».

J'eus d'autres problèmes dans ce garage. Semaine après semaine, je me rendis compte que l'atelier trompait ses clients. Nous faisons chaque jour entre cinq et huit révisions, chacune d'elles étant facturée sur la base de trois heures et demie de main-d'œuvre. Huit fois trois heures et demie, cela fait vingt-huit heures de travail par jour ! Or une journée n'en comporte que vingt-quatre, et une journée ouvrée n'en compte que huit. Autre exemple : quand il fallait faire un

Des crêpes de la veille...

réglage de soupapes, on se contentait d'écouter un petit moment s'il y avait un cliquetis dans le moteur : « Rien ? OK, c'est bon ! » Nettoyage du moteur, essuyage, terminé ! Quelquefois même, nous n'avions pas changé le filtre à huile, mais nous l'avions simplement nettoyé pour qu'il paraisse neuf ; les pièces de remplacement, en revanche, étaient toujours facturées.

Je ne me gênais pas pour le dire : « Les gars, c'est de l'escroquerie : vous méritez le goudron et les plumes. C'est du vol. »

Un jour, un client plus malin s'est rendu compte de quelque chose. Il avait fixé un cheveu sur les bouchons de batterie et marqué le filtre à huile d'une certaine façon. Il avait photographié le tout avant de porter sa voiture à la révision. Lorsqu'il vint la rechercher, il dit :

« Regardez un peu : j'avais photographié ça avant de vous l'apporter. Il est impossible d'ouvrir les bouchons de batterie puis de les remettre sans que le cheveu ne tombe. Le filtre à huile n'a même pas été changé, puisque la marque est toujours là. Vous n'avez rien fait sur ma moto !

— Ne t'en fais pas, dit le patron en cherchant à l'apaiser. Je vais regarder ce que l'apprenti a encore fichu. »

Cette fois, je ne rentrais pas dans le jeu.

« Si tu me colles ça sur le dos, demain vous êtes dans le journal ! Je vous ai toujours dit que je n'aimais pas vos pratiques de merde. Vous m'avez demandé de fermer ma gueule et de faire mon travail ! Cette fois-ci c'est trop, je t'assure que je vais foutre en l'air toute la boutique ! »

Mon patron attendit donc patiemment le dernier jour de mon apprentissage payé par les militaires et

Ma vie en chute libre

je fus mis purement et simplement à la porte : merci et au revoir ! Je serais bien resté mécanicien en moto, mais mon sens de la justice avait fait capoter le projet.

Je me trouvais donc sans argent et sans travail. Pour financer mes sauts en parachute, je commençai à bosser sur des chantiers et à enchaîner les petits boulots. J'étais coursier deux jours par semaine chez le concessionnaire automobile d'une marque célèbre. Je fus ensuite employé à mi-temps, pour le salaire mirobolant de 3 650 schillings (environ 265 euros) par mois ! J'étais très apprécié. Lorsque je revenais dans un bureau et qu'il y avait par exemple une grosse caisse métallique qu'aucun employé n'avait la force de déplacer, on venait me voir :

« M. Baumgartner, vous ne pourriez pas... La caisse, là... ? »

— Mais oui, bien sûr. Retroussons nos manches et allons-y ! »

Je me faisais l'impression du maçon, dans la publicité Coca-Cola, devant qui toutes les secrétaires s'émerveillent à l'heure de la pause, en admirant son torse nu exposé au soleil. « M. Baumgartner, vous ne voudriez pas prendre un café avec nous ? » Dans chaque bureau où j'avais un paquet à livrer ou à retirer, je flirtais dix minutes avec le personnel féminin. Il faisait chaud et je me sentais bien. Je devais aussi de temps en temps conduire la voiture chic de la femme du patron, pour aller chercher ses fringues au pressing ou bien rapporter une bague de chez le bijoutier. Pour mes courses, je conduisais simplement mon vieux minibus. Ce boulot me plaisait.

Jusqu'à ce que je tombe sur ce fameux livre. Un jour, on me demanda de livrer un paquet dont le nom de

Des crêpes de la veille...

l'expéditeur et du destinataire étaient impossibles à déchiffrer. Après une brève hésitation, je me décidai à ouvrir le paquet et à jeter un œil sur la fiche d'accompagnement, afin de trouver qui était le destinataire.

Il n'y avait pas de fiche d'accompagnement dans le paquet mais seulement un livre, intitulé *Les Mille Défauts de...*, suivi du nom d'un des modèles de voiture les plus vendus en Europe. Qu'est-ce que c'était que ça ? Ma curiosité s'éveilla et je commençai à feuilleter le livre. Il s'agissait d'une sorte de mode d'emploi destiné à tromper le client, chez les concessionnaires. Comment on pouvait expliquer tel ou tel défaut du véhicule à un client lambda ; de quelle manière un technicien pouvait abuser quelqu'un sans pour autant payer l'erreur ; et quelles histoires à dormir debout on pouvait inventer pour vendre des voitures d'occasion. Ce livre fut pour moi une véritable leçon de vie. « Voilà, me suis-je dit, quand tu t'y connais, tu arrives peut-être à te faire payer ton dû ; mais quand tu fais confiance, tout le monde se paie ta tête. »

En lisant ce livre, je me mis à penser à mon père et aux traits de caractère que j'admirais chez lui : personne ne pouvait lui en imposer. Lorsqu'il avait quelque chose à réclamer, il allait directement dans la boutique et n'en ressortait jamais sans avoir obtenu satisfaction. Ma mère avait honte dans ces moments-là, mais je l'ai toujours accompagné. Je me tenais à ses côtés en pensant : « Il est vraiment très fort ! »

Il me prévenait souvent : « Tu dois ouvrir la bouche et argumenter correctement. Crier ne sert à rien. » Il n'a jamais crié, mais toujours parlé à haute et intelligible voix, pour exposer la situation telle qu'elle était. J'ai remarqué qu'on peut arriver ainsi à faire respecter ses

Ma vie en chute libre

droits, même si c'est avec peine. Mon père, qui était orfèvre en la matière, m'a appris cela.

Après la lecture de ce drôle de livre, je décidai de prendre mon avenir en main. Même si cela posait quelques problèmes sur le plan financier, il fallait absolument que je devienne maître de ma vie.

Entre-temps, j'avais changé de spécialité sportive, en passant du saut en parachute au saut extrême ou *base jump* : le saut depuis des bâtiments (*buildings*), des antennes (*antennas*), des ponts (*spans*) ou des falaises (*earth*). Le *base jumper* est freiné au dernier moment dans sa chute par un parachute qui lui permet d'atterrir tranquillement au sol. Lors du saut, le parachute est réglé de telle façon qu'il s'ouvre à environ 800 mètres du sol, et il est plié de manière à s'ouvrir sans brutalité, pour ne pas s'arracher. Le *base jumper* porte aussi un parachute de secours : en cas de problème avec le parachute principal, il conserve une sécurité relative avec le second.

Lorsque l'on pratique le *base jump*, l'altitude modeste du point de départ oblige à ouvrir le parachute plus rapidement, afin de freiner la chute plus efficacement. Cela explique que le parachute principal soit généralement plus vaste ; il exerce une plus grande force de freinage. On le déclenche en fait grâce à un petit parachute auxiliaire (*pilot chute*) situé dans le dos et commandé par un extracteur. Lorsque le point de départ est trop bas, il n'y a pas de parachute auxiliaire, parce que le sauteur ne dispose pas d'assez de temps pour l'ouvrir ; dans ce cas, le parachute de secours n'est pas placé dans le sac à dos, mais il est tenu dès le départ par le sauteur, qui l'ouvre lorsqu'il le juge utile.

Des crêpes de la veille...

Je m'étais mis en tête qu'avec une bonne vidéo de mes premiers sauts, je serais accepté dans la Red Bull Sports Compilation, qui présente chaque année, à Noël, les plus belles réalisations des meilleurs athlètes Red Bull. Les films de la compilation sont encore aujourd'hui distribués dans les discothèques et les grandes salles de restaurant du monde entier, et montrés aussi dans d'autres lieux publics.

Red Bull n'avait pas encore ses propres équipes de cinéma, mais l'on pouvait en tant qu'athlète se faire prêter une caméra. Toutefois, la taille même de l'équipement me laissait peu de chances de m'en servir pour me filmer moi-même. J'appelai donc mon camarade allemand Wolfgang di Ruggiero, qui s'y connaissait en base jump et possédait un studio de prises de vues : «Peux-tu venir avec moi en Norvège ? Je te paie le billet d'avion et la nourriture, et tu me filmes en échange. Tu ne gagneras rien, mais ça ne te coûtera rien non plus.»

Peu de temps après, nous étions assis dans un camp, au milieu de nulle part. L'essence, la nourriture, tout était effroyablement cher parce que tout devait être apporté par bateau. Le propriétaire du camp, qui s'appelait Einar, me dit un matin : «Je fais toujours ce genre de crêpes et celles-ci sont restées d'hier : tu peux les manger, elles sont gratuites.» De vieilles crêpes sèches ? Peu importait : j'avais au moins quelque chose à manger. Je dévorai donc ces crêpes de la veille, tandis que Wolfgang, assis à côté de moi, engloutissait une énorme pizza. Je faisais les sauts et je mangeais plus mal que le cameraman à qui j'avais payé le voyage.

Cela m'était complètement égal d'avaloir mes vieilles crêpes ; je savais qu'après les sauts, j'allais revenir avec

Ma vie en chute libre

des images extraordinaires et entamer une belle carrière sportive. C'est cette année-là que je fus intégré dans la compilation sportive de Red Bull. La vidéo de Norvège fut présentée dans le monde entier, et j'avais fait ce qu'il fallait pour en arriver là. Lorsque le générique de fin déroula le nom de tous les athlètes sur l'écran, je me dis que j'avais de la chance de porter un nom de famille qui commençait par la lettre B.

Quelques années après le Flugtag de Vienne, je rencontrai Raymond Dulieu, le nouveau responsable marketing chez Red Bull, un homme avec lequel je me suis extraordinairement bien entendu. Il venait du Tour de France. Il m'invita, ainsi que tous les parachutistes, à sa fête d'anniversaire, à Fuschl. Au cours de cette fête, je lui parlai de mon plan de participation au championnat mondial de base jump qui devait avoir lieu aux États-Unis – le légendaire Bridge Day de Fayetteville (Virginie-Occidentale). Il me dit alors :

« Si tu veux te lancer professionnellement dans le base jump, tu as besoin d'un parachute adapté.

— Oui mais, malheureusement, je suis obligé d'en louer un à chaque fois que je saute, répondis-je.

— Oublie ça, je te paie ton parachute. Combien ça coûte ?

— Trois mille marks ou quelque chose comme ça.

— OK, pas de problème. Nous allons te donner un casque à nous, et c'est moi qui paie le parachute. »


Malheureusement, peu de temps avant le championnat, Dulieu quitta Red Bull pour aller travailler à la Champions League. Le nouveau responsable du mécénat sportif qui arriva à sa place s'appelait Thomas Überall, et il n'appréciait guère le base jump.


Les diplômes officiels de record mondial,
délivrés par la Fédération aéronautique internationale

Diplôme de
Record
du Monde

Fédération
Aéronautique
Internationale 


Felix Baumgartner
a établi le Record du Monde suivant:
Altitude de sortie: 38'964.4 m
en sous-classe G-2 (record de performance), catégorie générale,
le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

 Le Secrétaire Général de la FAI


 Le Président de la FAI


Pour le plus haut
saut en parachute.

Diplôme de
Record
du Monde

Fédération
Aéronautique
Internationale 


Felix Baumgartner
a établi le Record du Monde suivant:
Distance en chute libre: 36'402.6 m
en sous-classe G-2 (record de performance), catégorie générale,
le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

 Le Secrétaire Général de la FAI


 Le Président de la FAI


Pour le plus
long parcours
en chute libre.

Diplôme de
Record
du Monde

Fédération
Aéronautique
Internationale 

Felix Baumgartner
a établi le Record du Monde suivant:
**Vitesse de chute libre sans stabilisateur
1'357.6 km/h**
en sous-classe G-2 (record de performance), catégorie générale,
le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

 Le Secrétaire Général de la FAI

 Le Président de la FAI

Pour la plus
grande vitesse
en chute libre
sans parachute
stabilisateur.

Dans la même collection

Le Continent inconnu, Géraldine Danon

Les Victoires de Poulidor, Yves Jean

L'Homme qui marche, Jean Béliveau

Chroniques au long cours, Isabelle Autissier

Pôle, Reinhold Messner