

# LA PLUMIE

Juillet 2019

## Les échos des décors

Cinq nouveaux décors sous la loupe (acte 3 sur 7 de la série)

## Matou prend sa retraite

Sa fille Camille lui rend un vibrant hommage

## Un SIV vécu de l'intérieur

Des émotions fortes racontées par un jeune parapentiste

## L'interview-vérité

Pierre Arn nous parle de 30 années de passion pour le vol libre

Journal interne du Club Vol Libre Jura, [www.vollibrejura.ch](http://www.vollibrejura.ch)

(2 parutions par année)

Photo prise par Pierre-Yves Schlup en selfie lors de la sortie du VLJ à Cavallaria.



*Editorial signé  
Alphonse Frésard,  
dit « Fonzi »,  
président du VLI*

Salut les libéristes,

Depuis le temps que je suis actif dans le domaine des homologations de véhicules et ai donc souvent affaire avec les autorités et les services des automobiles, j'ai pu en de maintes occasions vérifier l'expression allemande qui dit : « *Schlafende Hunde soll man nicht wecken* » (il ne faut pas réveiller les chiens qui dorment). En d'autres termes, cela signifie que lorsqu'une situation est acceptable bien que pas complètement claire et/ou satisfaisante, il vaut souvent mieux ne pas essayer de l'améliorer au risque de la détériorer à tout jamais. J'ai préféré ici remplacer le chien par le loup qui est moins péjoratif en français, mais qui mord tout aussi fort lorsqu'on le sort brusquement de son sommeil.

Si notre Fédération connaît apparemment cette maxime et l'applique puisqu'elle a dernièrement décidé de ne pas adresser (pour l'instant) de requête auprès des autorités afin d'obtenir la suppression de l'obligation d'immatriculation des planeurs de pente de peur que cela ne se retourne contre nous (voir le *SwissGlider* de mai), elle n'en tient dans d'autres cas absolument pas compte. Comme vous le savez certainement, elle soutient par l'intermédiaire de son responsable des espaces aériens le projet initié par un pilote XC pour officialiser toutes les « zones grises » et en particulier autour des aérodromes et autres places d'aviation (voir le *SwissGlider* de juin). Si l'idée de base paraît sensée, afin notamment de faciliter la validation des vols CCC et de montrer sa volonté de lutter contre les violations de l'espace aérien, elle peut l'être beaucoup moins dans sa réalisation. Vous voyez gentiment où je veux en venir...

Je veux naturellement parler du cas de la place d'aviation de Courtelary. Inutile de revenir en détail sur l'affaire mais je vous l'accorde, tout ne s'est pas déroulé au mieux dans l'enchaînement des événements et une part de malchance a également joué son rôle. Alors que les Biennois, qui ont démarré le projet, affichaient toute leur bonne volonté, les Romands ont chaque fois utilisé la moindre de nos maladresses pour en retarder, voire en annuler l'officialisation. Cela me donne l'impression que le GVVC, ou tout du moins un ou plusieurs de ses membres, n'a dès le départ jamais voulu d'un tel accord.

## Réveiller le loup qui dort !



Je peux le comprendre, d'une part en étant conscient que c'est leur terrain de jeu et qu'ils sont donc les seuls à véritablement faire des concessions et d'autre part sans accord officiel écrit, la faute serait en cas d'incident dans la zone des 5 km toujours du côté du libériste. Une fois le loup réveillé, il était trop tard...

Malgré les (nombreuses) tables rondes conclues par des poignées de mains et autres tournées de bières, ils ont finalement et unilatéralement publié des prescriptions concernant la zone des 5 km sur leur site Internet en n'oubliant pas de préciser que « *toute infraction sera dénoncée à la FSVL et à l'OFAC* ». Je trouve cela bien dommage mais finalement ça ne change pas grand-chose, à part naturellement pour les pilotes locaux. Personnellement et n'étant pas censé être au courant de ces prescriptions unilatérales, je vais continuer à voler dans le Vallon de Saint-Imier comme depuis toujours en évitant au maximum la zone des 5 km et si certains de mes vols sont sucrés par le valideur de la CCC, c'est bien le dernier de mes soucis car je vole avant tout pour mon propre plaisir et pas pour les classements de fin de saison. Par contre, si je dois effectuer un atterrissage de secours dans la zone, je ne vais pas me gêner de poser sur le champ le mieux fauché, même s'il n'est pas le plus proche de la lisière. Bien que le VLI ne gère pas les sites de vol du Cernil (Corgémont) et de Mont-Soleil, je ne veux pas risquer de nous mettre à dos les agriculteurs du coin. Je me suis par contre équipé d'un FLARM passif (SkyTraxx Beacon) comme contribution personnelle à la sécurité générale. Affaire à suivre comme dirait l'autre mais il faudra sans doute beaucoup de temps avant que le loup ne se laisse apprivoiser...

Ceci n'est pas un coup de gueule contre qui que ce soit mais simplement le constat que nos libertés sont et seront encore plus à l'avenir mises en péril et difficiles à préserver. J'espère me tromper et qu'un accord acceptable pour tout le monde aura pu être finalisé avant la publication de cet édit.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro de *La Plume* dont le contenu est bien plus positif ainsi qu'une excellente deuxième partie de saison.

Amitiés, Fonzi



Gaël Schaffter dans ses œuvres au décollage de Raimeux. (photo : db)

## Remerciements

A **Alphonse Frésard**, président du VLJ, qui signe l'éditorial de cette édition. **Page 2.**

A **Fred Racle**, l'homme de la Vallée de Tavannes, qui a exploré de fond en comble les décors du Buement (Court), Sorvilier, Loveresse (aie, aie, aie) et Montoz (Nord + Sud) à l'enseigne de la rubrique « Les échos des décors ». Il nous livre de précieux conseils. **Pages 4 à 7.**

A **Basile Charmillot**, qui nous fait vivre l'actualité dans le domaine du delta. **Page 8.**

A **Daniel Bachmann**, qui signe un résumé de la 5<sup>e</sup> édition de la Jura'ltitude XC. **Page 9.**

A **Olivier Moser**, nouveau membre actif du comité de rédaction de *La Plume*, qui nous parle de son aventure à la Hike & Fly Jura dans des conditions météorologiques difficiles. **Pages 10 à 12.**

A **Camille**, qui nous offre un vibrant hommage à son papa Matou, lequel peut (enfin) profiter d'une retraite bien méritée. C'est d'ailleurs lui qui vient d'imprimer le journal que vous tenez entre vos mains. **Page 13.**

A **Tristan Clément**, jeune pilote breveté, qui a tenté l'expérience du SIV, à Villeneuve, sous l'experte direction d'Alain Zoller. Ce fut une aventure riche en émotions fortes. **Pages 14 et 15.**

A **Damien Charmillot**, qui nous rapporte avec sa plus belle plume les aventures du Club lors de sa traditionnelle sortie de l'Ascension dans le Piémont. **Page 16.**

A quelques vifs plumistes qui nous livrent quelques potins toujours bien appréciés. **Pages 17 à 21.**

A **Julien Gogniat**, également nouveau membre dynamique du comité de rédaction de *La Plume*, qui nous propose un nouvel épisode de la rubrique « Le non volant ». Pour cela, il a sollicité Elisa Favier. **Page 22.**

A **Nicole Siekmann**, qui est allée cuisiner Jonathan Jolidon, instructeur FSVL de Moutier, qui se lance dans un projet intitulé Glid'Air. **Pages 23 et 24.**

A **François Boillat** qui nous distille quelques précieux conseils à l'enseigne de la rubrique « Dossier sécurité ». **Page 25.**

A **Nicole Siekmann**, qui nous rappelle les règles élémentaires de bonne conduite au déco du Weissenstein, aujourd'hui menacé de fermeture. **Page 26.**

A **Daniel Bachmann**, qui s'en est allé du côté de Tenerife avec l'école Leparapente.ch, afin de capter quelques précieux rayons de soleil en plein hiver. Un voyage avec de multiples péripéties. **Pages 27 et 28.**

A **Julien Gogniat**, qui nous raconte son aventure en Argentine et qui distille pour l'occasion de précieux conseils. **Pages 29 à 31.**

A **Jan Laïs**, qui s'est procuré le livre d'Antoine Girard « *En vol vers les 8000* » et qui nous offre quelques délicieux passages des pérégrinations du pilote français en vol vers les plus hautes montagnes de la planète. **Page 32.**

A **Daniel Bachmann**, qui est allé « cabosser » l'incontournable Pierre Arn à l'enseigne de la chronique « l'interview-vérité ». **Pages 33 à 36.**

Et enfin, à **Matou**, pour l'impression de *La Plume*, **Sarah Bachmann**, pour la correction des textes, à **François Boillat** pour le conseil graphique et à tous les bénévoles pour la mise sous pli et l'envoi de ce journal. Bonne lecture à vous toutes et tous ! Au plaisir de se voir ou se revoir sur un déco ou l'autre... Et évidemment pour la bière après un vol !

## A l'agenda

**7/8 et 14/15 septembre 2019** : éventuellement de la pente école delta si suffisamment d'intéressés. Renseignements auprès de Nicolas Tatti, 079 / 342 11 04.

**Fin septembre 2019** : sortie « marche et vol » avec déplacement en car organisée par le VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

**Fin octobre 2019** : journée de clôture du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

**Samedi 1<sup>er</sup> février 2020** : assemblée générale du VLJ, en principe dans le Jura bernois. D'autres informations suivront en temps voulu.

**Du 18 au 21 juin 2020** : 6<sup>e</sup> édition de la Jura'ltitude XC, avec départ et arrivée à Moutier. [www.juraltitude.ch](http://www.juraltitude.ch)

**août 2020** : Graitricks, à Moutier. D'autres informations suivront en temps voulu.



*Le vaste déco de Montoz Nord est idéal pour sortir du bocal dans des conditions de fin de journée. Derrière l'antenne, le déco Sud, plus petit, mais permettant de survoler les Rochers du Paradis. (photo : R. Kowalczyk)*

## Les échos des décors

# Tout ce qu'il faut savoir sur Le Buement, Loveresse, Sorvilier et Montoz (N + S)

*La Plume* continue sa série sur les décollages de la région. Pour cette édition, ce sont les sites de la vallée de Tavannes qui sont passés au peigne fin.

## Montoz Sud

### Coordonnées :

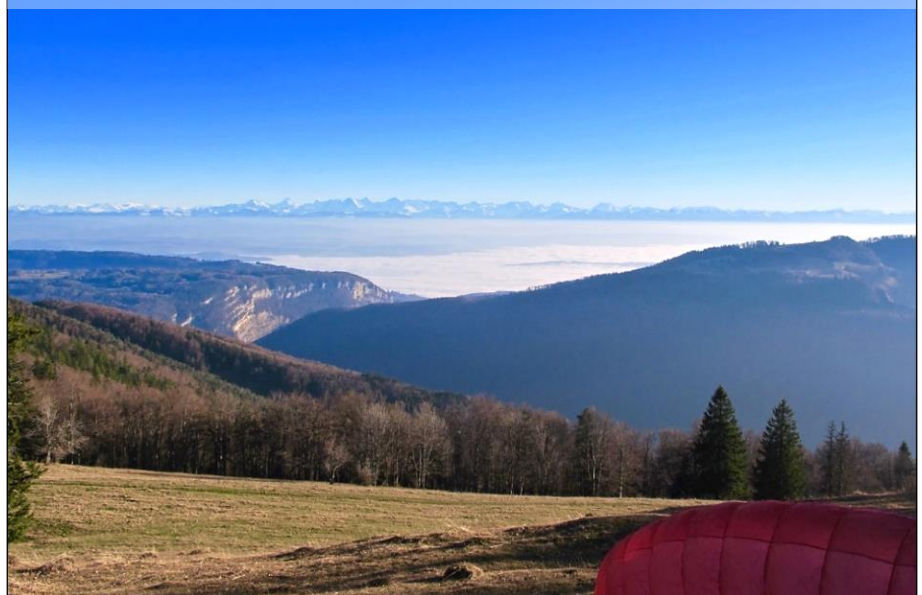
WGS 84: 47°12'24.050"N  
7°12'55.275"E / CH1903:  
583'083.72, 228'439.42

### Parking :

Vallée : à Reconvilier, à côté de l'aire de repos de l'autoroute. A La Heutte, sur le chemin qui mène au terrain de football, sur un semblant de place en gravier. A Tavannes, au lieu-dit Sous le Mont, dans le virage en lisière de forêt.

Montagne : à la métairie de la Werdberg. Accès depuis Reconvilier par la route goudronnée. Depuis là, suivre à pied le chemin jusqu'à la cabane du CAS, puis prendre à gauche en direction de l'antenne jusqu'au portail, le déco se trouve derrière ce dernier.

*Décollage de Montoz Sud : un panorama majestueux avec vue sur les Alpes bernoises. (photo : J. Laïš)*



### Atterro :

A Reconvilier, champ fauché au Nord de l'aire de repos, sinon le rectangle au N/E des WC.

A La Heutte, champ fauché près du terrain de foot ou sur le terrain de foot.

A Tavannes, au lieu-dit Sous le Mont, entre la clôture et la forêt.

### Manches à air, balises, webcams :

Webcam et balise Windline, manche à air.

### Dangers, interdictions, grognon de service :

Déco assez court, haie d'arbres à passer qui ne cause généralement pas de problème. Si t'es un peu juste, tire à droite en suivant le pâturage, les arbres sont plus bas par là. Garder suffisamment de hauteur

pour passer le V du Paradis sans encombre. Fils téléphoniques en sortant du V, à gauche.

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :**

Site S – S/E avec un décollage sans difficulté, utilisable toute la journée, il donne un accès direct à « l'auto-route » Weissenstein - Montoz. En général, on va s'appuyer sur la crête de rochers à droite après avoir décollé. Pas toujours évident de s'extraire du site. Si t'es bas, il te reste la bosse de la dernière chance entre La Heutte et Péry.

*Top landing* possible dans le pâturage entre la route menant à la cabane du CAS et le déco.

**Cross ou comment partir :**

Ça part dans tous les sens ! En suivant le Montoz ou en transitant sur Moron, sur le vallon de Saint-Imier, sur les Rochers d'Orvin.

**Transport / navette :**

Covoiturage, nombreuses et belles possibilités à pied (voir *La Plume* de juin 2017).

**Buvette :**

Cabane du CAS au déco N. Métairie de la Werdtberg. A Reconvilier, la sympathique buvette du tennis à deux pas de l'aire de repos (sous la halle des fêtes) ou au village. A Tavannes (Term, Caf, Deli...).

**Remarque :**

Autre décollage à 300 mètres à l'Est de la métairie de la Werdtberg, à n'utiliser que hors-saison.

## Montoz Nord

**Coordonnées :**

WGS 84: 47°12'28.806"N  
7°13'01.670"E / CH1903:  
583'218.72, 228'585.92

**Parking :**

Vallée : à Reconvilier, à côté de l'aire de repos de l'auto-route. A Tavannes, au lieu-dit Sous le Mont, dans le virage en lisière de forêt.

Montagne : à la métairie de la Werdtberg. Accès depuis Reconvilier par la route goudronnée. Depuis là, suivre à pied le chemin jusqu'à la cabane du CAS. Décollage



*Montoz Nord : un site qui permet de partir en cross très souvent et qui offre donc de belles possibilités. (photo : F. Racle)*

au col ou sur la gauche entre les deux chemins.

**Atterro :**

A Reconvilier, champ fauché au Nord de l'aire de repos, sinon le rectangle au N/E des WC.

A Tavannes, au lieu-dit Sous le Mont, entre la clôture et la forêt.

**Manches à air, balises, webcams :**

Webcam et balise Windline, manche à air au col, faveur sur un sapin derrière la cabane du CAS, faveur en lisière de forêt, à droite en bas du pâturage.

**Dangers, interdictions, grognon de service :**

ATTENTION, décollage dangereux par N/E soutenu, on est dans les rouleaux du vent qui s'engouffre dans la combe de La Golatte. Par vent soutenu, la sortie peut être longue... Contrôle ta voile mais ne la bride pas trop sinon tu n'avances plus ! Et si tu es bas, vise la gauche du pâturage du Schilti.

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :**

Site N – N/O avec un vaste décollage idéal, conditions souvent excellentes après le boulot mais ça peut marcher toute la journée, voire même déjà dans la matinée. Pompe à couillons à droite en sortant du déco. La crête juste après la combe de La Golatte a souvent un bon rendement.

*Top landing* possible, mais ne pas trop s'aventurer derrière le col pour faire son approche (rouleaux). Par conditions fortes, le *top landing*

peut être compliqué, mieux vaut aller poser en vallée.

**Cross ou comment partir :**

Suivre le Montoz en direction de Court, Balsthal pour les plus ambitieux ou transiter sur Corgémont. Excellent site pour sortir du bocal dans des conditions de fin de journée, l'aller-retour jusqu'au déco de Sorvilier est souvent gratuit. La transition jusqu'au déco du Buement demande parfois un peu plus de doigté.

**Transport / navette :**

Covoiturage, nombreuses et belles possibilités à pied (voir *La Plume* de juin 2017).

**Buvette :**

Cabane du CAS au déco N. Métairie de la Werdtberg. A Reconvilier, la sympathique buvette du tennis à deux pas de l'aire de repos (sous la halle des fêtes) ou au village. A Tavannes (Term, Caf, Deli...).

## Rochers de Loveresse

**Coordonnées :**

WGS 84: 47°15'03.209"N  
7°14'27.625"E / CH1903:  
585'039.67, 233'349.47

**Parking :**

Vallée : stand de tir de Loveresse.  
Montagne : accès depuis Saules, prendre la route pour la Montagne de Saules. A la sortie de la forêt, prendre le chemin pour la Bergerie de Loveresse, se parquer au grand contour à gauche puis emprunter un petit sentier pour se rendre au décollage en contrebas.



*Loveresse : c'est d'abord un décollage pour les deltistes. Pour les parapentistes, il s'adresse à des pilotes chevronnés. (photo : O. Moser)*

#### Atterro :

Pas d'atterro officiel, choisir un champ fauché à Loveresse.

#### Manches à air, balises, webcams :

Faveur.

#### Dangers, interdictions, grognon de service :

Décollage falaise vraiment pas large, ni long d'ailleurs. Pour deltiste standard mais pour parapentiste expérimenté. Au mois de juin, interdiction d'aller gratter à gauche du déco, zone de nichage de faucons.

#### Conditions, orientation, heures idéales pour voler :

Site S – S/O, le site à record des deltistes, beaucoup moins utilisé par les parapentistes de par sa technicité. Site de début de journée, à petit dénivelé mais gros rendement, le Moron est bien connu pour ses thermiques généreux ! Et on peut y trouver de bonnes conditions aussi bien en tout début qu'en toute fin de saison.

#### Cross ou comment partir :

A l'Ouest par la Montagne de Saules – Tramelan – le Vallon de Saint-Imier. A l'Est en suivant le Moron puis Montagne de Moutier – Raimex ou Mont-Girod – Graiterie.

#### Transport / navette :

Covoiturage, à pied.

#### Buvette :

Bergerie de Loveresse, continuer 400 m après la place de parc du

déco. Restaurant du Cerf à Loveresse. Pub du Moulin, grand parking 300 m à l'Ouest de l'entrée d'auto-route.

## Montagne de Sorvilier

#### Coordonnées :

WGS 84: 47°13'25.008"N  
7°18'52.004"E / CH1903:  
590'594.23, 230'305.27

#### Parking :

Vallée : derrière l'école de Sorvilier, à droite après le passage à niveau.

Montagne : accès depuis Sorvilier par la route passant par le stand de tir en allant en direction de la Montagne de Sorvilier. Environ 200 m avant d'atteindre la sortie de la forêt, un chemin part sur la droite. Se parquer au mieux à l'intersection. Suivre ce chemin sur environ 500 m pour atteindre le décollage.

#### Atterro :

Pas d'atterro officiel, choisir un champ fauché à Sorvilier. Possibilité de poser sur le chemin goudronné reliant Sorvilier à Bévillard (Schaublin). Il porte bien son nom, c'est le Chemin de la Fin.

#### Manches à air, balises, webcams :

Manche à air.

#### Dangers, interdictions, grognon de service :

Déco court, ligne à haute tension à l'Ouest.

#### Conditions, orientation, heures idéales pour voler :

Site N – N/E avec un décollage un peu technique mais avec une pente franche. C'est le site de la vallée le mieux orienté pour du vent de N/E. Souvent de bonnes conditions tout le long de la chaîne du Montoz.

#### Cross ou comment partir :

Suivre le Montoz, à gauche ou à droite.

#### Transport / navette :

Covoiturage, à pieds.



*Sorvilier : étroit et pentu ! (photo : F. Racle)*

Le Buement et sa vue exceptionnelle sur le village de Court ! (photo : F. Racle)

**Buvette :**

Il n'y a pas grand-chose ici, c'est la vallée de la soif. Restaurant du Jura à Sorvilier ou, si je suis à la maison...

**Le Buement (Court)****Coordonnées :**

WGS 84: 47°13'45.679"N  
7°22'49.661"E / CH1903:  
595'594.62, 230'937.89

**Parking :**

Vallée : places de parc avant le virage de la route qui monte au déco, avant de passer sur le tunnel de l'autoroute (Le Petit Pré).

Montagne : accès depuis Court par la route goudronnée en suivant les panneaux direction Montoz. Arrivé sur la crête, prendre à gauche direction Obergrenchenberg. Après une petite descente, on arrive à une place de pique-nique à droite de la route. Parquer en bordure de route ou dans l'enclos de la place de pique-nique s'il y a des vaches et emprunter un petit sentier qui conduit à la loge du Buement. De là, partir à droite sur 450 m pour atteindre le décollage.

**Atterro :**

Grand champ à l'Est de la place de parc, choisir une parcelle fauchée ou un chemin.

**Manches à air, balises, webcams :**

Manche à air qui tourne plus vite que son ombre.

**Dangers, interdictions, grognon de service :**

Garder le train d'atterrissage dehors pour passer les deux chemins ! Au mois de juin, respecter la zone de protection à droite du décollage. Le grand tétras n'y est certainement plus, l'interdiction oui. Le passage du col de la Binz n'est pas forcément évident, on peut y perdre pas mal d'altitude avant de retrouver des conditions plus calmes après le passage de Gänsbrunnen. De plus, en étant bas, on se retrouve sous le vent du Graiterie. Au cas où, il y a bien de la place pour vacher mais ce n'est pas aérologiquement *friendly*. Ah, oui, à partir de Gänsbrunnen, il y a la fameuse TMA des trous de Bâle, activée la plupart du temps sans raison. C'est d'un agaçant...

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :**

Site N/O – N/E avec un assez grand décollage et une bonne pente. Comme pour tous les sites Nord de la vallée, souvent de bonnes conditions en fin de journée. *Top landing* possible sur le long pâturage entre la loge du Buement et le décollage. Le vent y est souvent canalisé d'Est en Ouest.

**Cross ou comment partir :**

En suivant le Montoz, on rejoint Tavannes, puis Corgémont. A l'opposé, pour se rendre dans la vallée de Balsthal, le passage de la Binz est un peu plus compliqué. Avec suffisamment de gaz, possibilité de transition sur le Graiterie. Pour le retour depuis la vallée de Balsthal, si un bon plafond sur la crête Nord du Weiss pour passer le col de la Binz n'est pas possible, une bonne option consiste à passer la cluse de Gänsbrunnen et venir s'appuyer à gauche sur le début de la belle crête rocheuse du Graiterie qui marche souvent bien ou à droite sur le Maljonc

**Transport / navette :**

Covoiturage, à pied.

**Buvette :**

Restaurant Pré-Richard / Harzer, continuer tout droit sur 300 m à la bifurcation pour Granges. Restaurant d'Obergrenchenberg, 1,5 km après la place de parc du déco. Restaurant de la Bluai, on y passe devant en se rendant au déco. Mais ils ont toujours l'air grognon... Restaurants de La Calèche et de l'Ours à Court.

Fred Racle

**Dans le prochain numéro (12.2019) :** région « milieu de vallée Delémont », à savoir : Courfaivre, Delémont, Pierreberg et Raimeux Nord.

*Sport 3 155 de chez Wills Wing : une merveille ! (photo : ldpch)*

8

## Mais alors quoi de neuf à l'école Ledeltaplane.ch ?

Chez nos amis  
les deltistes

Depuis ce printemps, tu as peut-être vu dans le ciel de nouvelles machines. Le Club de delta local a acquis une Sport 3 155 de chez Wills Wing. Confortable à poser, ludique, facile et digne d'une Laminar (aile de compétition des années 90). Pour résumer : un vrai petit vélo. L'aile est parfaite pour se faire plaisir, reprendre confiance ou se remettre au delta. Elle est actuellement disponible à l'école pour l'essayer.

Wills Wing a sorti la T3 qui remplace la T2. A signaler que l'aile est transparente. Le point noir est son prix, qui avoisine les 14'000 francs, contre maximum 10'000 francs pour la T2. Espérons que les performances en valent la peine !

Depuis 2004, l'école a formé près de 30 pilotes. Ces dernières années, il y a eu un petit essoufflement dans la formation, mais l'enthousiasme et l'envie de reformer de nouveaux pilotes sont de mise. C'est pourquoi Nico serait prêt à former un groupe de parapentistes au delta vers septembre-octobre. Alors avis aux amateurs...

Pour parler du local, il est toujours là et est toujours ouvert après un vol, pour partager un verre que tu sois parapentiste ou deltiste.

Depuis toutes ces années, les deltistes ont amassé des tonnes de

*Avec Tatti Junior, la relève est assurée. (photo : ldpch)*

vieilles ailes, tubes, mâts, vis et même d'anciens casques et varios. Tout ce matériel recherche activement preneur pour une seconde vie. Donc si tu as des idées pour une réalisation de manche à air, de tente, structure en tous genres, contacte le Club delta.

56 : c'est le nombre de membres que compte le Club delta. C'est une petite famille qui se réjouit d'accueillir le plus de monde possible

lors de la fête du village de Courfaivre, où se trouve le local. Pour cette raison, les deltistes t'accueilleront avec joie sous leur delta avec comme spécialités mojito et sangria. A noter que Christophe Meyer sera sur la fête. Rendez-vous les 17 et 18 août 2019.

Il existe aussi un groupe WhatsApp pour les intéressés, contactez Nico Tatti.

Basile Charmillot



# On prend les mêmes (Olivier et Raphaël) et on recommence...

## Du côté de la Jura'ltitude

Le 5<sup>e</sup> édition de la Jura'ltitude XC a vécu et même bien vécu. Ce millésime 2019 a été marqué par des conditions météo très changeantes avec notamment des orages violents qui ont eu pour effet de compliquer la stratégie des pilotes. Sur le plan sportif et comme l'année passée, la victoire est revenue à la paire Olivier Moser / Raphaël Seuret, laquelle a devancé le Valaisan Laurent Monneron, auteur d'un superbe vol dimanche matin juste avant l'arrivée finale à Moutier. Sur le parcours Access (tracé obligatoire), le succès porte la griffe de David Sangsue, qui a bouclé la boucle en un seul jour.

Dimanche 23 juin, sur le coup de 18 h, à l'école Pilot Para de Morane Montavon : la bière ne coule pas encore à flot, mais force est de constater que tous les participants, certes exténués par les efforts fournis que ce soit sur deux jours (Access) ou sur quatre jours (Adventure), ont la banane. C'est l'heure de la proclamation des résultats sous un soleil radieux et une température qui grimpe encore.

C'est vrai que la 5<sup>e</sup> JAXC a été difficile et a soumis les organismes à rude épreuve. Avec sa bonhomie légendaire, Raphaël Seuret nous confiait d'ailleurs qu'il n'avait jamais autant marché lors des précédentes éditions. Voici les impressions de quelques participants du parcours Adventure recueillies sur la ligne d'arrivée.

**Raphaël Seuret (1<sup>er</sup> ex aequo) :** « On savait que la météo serait difficile et qu'elle allait rendre les vols difficiles. C'est la raison pour laquelle nous avons mis l'accent sur la stratégie avec Olivier. Et je peux dire que cela a payé. Nous avons misé sur des petits vols qui nous ont permis d'éviter de descendre les montagnes à pied. De mes trois victoires ici, c'est celle-ci la plus dure. »

**Olivier Moser (1<sup>er</sup> ex aequo) :** « C'est sûr, la stratégie a été déterminante et à ce titre, nous avons bénéficié de précieux conseils durant les quatre jours de course. C'est important d'avoir une équipe qui connaît aussi bien la météo que la stratégie de course. Certes, il y a une frustration de ne pas avoir davantage volé, parce que c'est quand même



Olivier Moser et Raphaël Seuret : un sourire de circonstance.

ce que nous souhaitons tous. Mais je trouve que l'on a quand même bien volé et nous avons surtout profité de toutes les fenêtres météo pour déplier nos ailes. Nous avons certes fait que des ploufs, mais c'est aussi de cette manière que l'on avance sur le parcours. »

**Laurent Monneron (3<sup>e</sup>) :** « En décollant des Rochers de Loveresse dimanche matin, je savais que l'espoir de dépasser Oli et Raphaël au classement était très petit. J'ai l'esprit joueur, mais je savais que le vent d'Est ne me permettait pas d'aller chercher la balise de Boécourt en volant. J'ai donc préféré revenir en volant à Moutier, ce que j'ai fait. Si on avait eu des conditions comme aujourd'hui (dimanche) sur les quatre jours, on aurait fait deux fois le tour du parcours. Mais la course a été très difficile. Je me suis souvent posé la question de ce que je faisais là, surtout le matin en me réveillant. Tu es encore tout mouillé de la veille et il faut se motiver et avancer. A part ça, c'est vraiment chouette de se promener dans cette nature jurassienne. J'ai toujours beaucoup de plaisir à participer à cette course. »

**Béat Howald (4<sup>e</sup>) :** « J'ai fait dix minutes de vol et quatre jours de marche. C'est très frustrant. Je ne participe pas à ce genre de course pour marcher 40 à 50 km par jour. Ce n'est quand même pas évident de marcher autant sur quatre

jours. On n'est pas des pros de la X-Alp, nous, on travaille la semaine ! Je pense que le comité doit réfléchir à la formule. Je suis en faveur d'un parcours avec balises obligatoires. Ce matin, tous les pilotes faisaient des mathématiques. Pour moi, ça, ce n'est plus de la compétition. »

Sur le parcours Access (parcours obligatoire avec les balises de Weissenstein, Raimeux – Loge de Soultce, Montoz de Tavannes et retour à Moutier), c'est le Jurassien de Courrendlin David Sangsue qui a pris le meilleur sur le vainqueur de 2018 Jean-Luc Simmen. David Sangsue a en effet réalisé un gros exploit sportif puisqu'il a été le seul à boucler en un seul jour. Il a terminé à un quart d'heure de la pause nocturne. A relever l'excellente 3<sup>e</sup> position de Morgan Vallat, qui s'est fait l'auteur de très belles prouesses techniques avec son aile, décollant notamment de la rampe des deltas à la Loge de Soultce. Les connaisseurs apprécieront...

A l'heure de remettre les prix, le président du comité d'organisation s'est félicité de la bonne tenue de cette édition 2019 et a confirmé qu'une 6<sup>e</sup> JAXC aurait bel et bien lieu du jeudi 18 au dimanche 21 juin 2020.

Daniel Bachmann



JH&F 2019 et les trois Jurassiens dans l'aventure : Raphaël Seuret, Fred Piérard et Olivier Moser.



C'est parti dans des conditions difficiles. Les concurrents ont d'emblée dû jongler avec le brouillard.

10

## Quand le volatile se fait petit face à grande Dame nature...

## Jura Hike & Fly 2019

Eh non, ce n'est pas notre Jura'litude mais bien une autre compétition qui s'est déroulée du 3 au 5 mai derniers en terres vaudoises. Une petite délégation du VLJ, composée du Fred Piérard, Raphaël Seuret et moi-même, s'y est aventurée. De quoi vous proposer un bon petit résumé.

Cette compétition, qui se déroule « normalement » sur trois jours, occupe une très bonne position dans le calendrier suisse des épreuves du même style. Les places disponibles ont été prises en à peine 2 heures, de quoi concurrencer le Paléo.

Le terrain de jeu se situe tout le long du massif jurassien, de La Dôle à Chasseral, en passant par les cantons de Vaud, Neuchâtel, Berne et même en France voisine par les départements du Doubs et du Jura. Le but est d'obtenir un maximum de points en reliant des balises. Pour chaque journée, des balises obligatoires et optionnelles sont données en fonction des possibilités de vol et marche selon la météo. Ce qui a pour objectif d'avoir le même lieu d'arrivée pour chaque soir. A cela s'ajoute un bonus d'arrivée pour chaque fin de course (le premier reçoit 50 pts, le deuxième 49, etc.), ce qui évite ainsi d'avoir des égalités. Les points comptabilisés



Sur le pont du Pont, on n'y danse pas forcément, mais au moins l'ambiance et le moral sont de la partie. Et la police les surveille...

durant les trois jours sont utilisés pour le classement final. Franchement... plus simple, tu ne peux pas... Ne volant pas souvent dans la région, Raphaël et moi-même avons décidé d'effectuer une petite reconnaissance le week-end avant la compétition. Sympathique balade autour du Lac de Joux et en France avec quelques passages 4 x 4 dans la neige (merci Duster !). Départ le jeudi 2 mai au soir pour dormir chez un copain du côté d'Yverdon. Vérification de l'équipement obligatoire le vendredi matin et nous partons retrouver une belle

équipe de marcheurs au départ de la course à l'atterro de Baulmes, chez l'incontournable Briod. Le *briefing* et la planification sont importants dans ce type de journée. Autant dire que le Belge semble bien préparé et en forme.

Le départ est donné vers 10 h. Nous entamons la montée du Suchet en compagnie du Lolo Monneron (enfin... une partie de la montée seulement). Le rythme est élevé et le peloton commence à s'étirer le long de la montée. Après ces 1000 premiers mètres, nous arrivons au sommet dans les nuages. La météo semble



*La solitude du marcheur...*



*Des paysages contrastés...*



*Moment de gloire pour Raphaël Seuret, en compagnie de Chriegel Maurer, cinq victoires à son actif à la X-Alps.*

correspondre à nos prévisions. Avec Raphaël, nous décidons de ne pas perdre de temps et de redescendre à pied côté Nord en direction de la France pour avancer sur le parcours en faisant les balises optionnelles à pied. Notre choix sembla bon sur le début mais c'est seulement vers 13 h, lorsque nous avons enfin récupéré le réseau natel Suisse, que nous avons pu analyser le *live-tracking*. Surprise, ça vole ! Et plutôt bien, Chriegel est déjà en première ligne (pas étonnant).

Dommage pour nous, mais nous continuons notre pèlerinage du côté de Vallorbe, puis le long de la route en direction du Lac de Joux. Dernière montée de la journée sur la

Dent de Vaulion, avec l'espoir de pouvoir décoller et atteindre l'arrivée située près du col du Mollendruz en volant. Déco falaise difficile, après mon premier essai, je m'envole et part directement en direction de l'arrivée. Raphaël devra poser un peu avant en ayant choisi une autre option.

Bilan de cette première journée : plutôt bon malgré les kilomètres à pied. Nous avons réussi à faire des points avec les balises éloignées situées en France.

Nous pouvons enfin boire une bière et faire connaissance avec des personnes de tous horizons. Au final, je découvre que nous aimons tous les

mêmes choses : la nature, le vol et l'effort...

Menu du soir très *light* : fondue pour tout le monde. Organisation au top, pas facile de gérer 50 parapentistes. Nous dormons dans une ferme auberge du nom de la Breguette. Accueil très sympathique si tu as envie de découvrir la région.

Après une bonne nuit de sommeil et un déjeuner incroyable, nous partons... en bus ! Au vu des prévisions de vent, le départ sera donné tout à l'Ouest du Lac de Joux, près de Saint-Cergue.

Dame météo ne nous fait pas de cadeau, mais nous laisse quand même une chance avant l'arrivée d'un front froid. On commence tous dans

un épais brouillard, certains au pas de course et d'autres en mode randonneur. La crête qui suit le long du lac semble idéale au vu de la prévision météo avec un vent d'Ouest devenant fort en milieu d'après-midi.

il semble possible avec ces conditions de monter à la Dent de Vaultion. Je pars donc sur un mame-lon qui ressemble au site de Merve-lia et prends quelques centaines de mètres au-dessus, afin de pouvoir

noncée pour le dernier jour ne laissait aucune chance au vol. La journée de dimanche commence donc par un bon petit déjeuner, puis nous redescendons à pied tous ensemble « tranquillement » en direction de



*Chriegel a certes gagné l'édition 2019, mais tous les concurrents méritent un grand coup de chapeau.*

Mais le brouillard n'est pas prévisible. Nous arrivons quand même à décoller au milieu de la montagne pour éviter la moitié de la descente et le plouf se termine sous une averse ! Comme cela ne vole plus, alors ça marche, et ça marche beaucoup, 10 kilomètres jusqu'au Brassus, afin de pouvoir remonter et tenter un autre vol. Nous enchaînons ainsi sur plusieurs sites avant de trouver enfin du vent capable de nous tenir en l'air. Une évidence nous saute aux yeux : c'est encore plus plat que chez nous, ce coin ! Déco difficile avec un vent de travers, ça frotte un peu les arbres mais ça passe. Enfin je sens que l'on pourra un peu épargner les pieds. Cinq kilomètres de vol et je dois poser juste au-dessous de la balise. Raphaël me passe au-dessus de la tête et prend les devants. Je décolle à nouveau à la balise et pars en direction du bout du Lac de Joux (le Pont). Cela vente pas mal, mais selon notre analyse et les discussions de la veille,

me lancer derrière. Grave erreur, je me retrouve sous le vent et dois poser dans des pâturages au pied de la Dent ce qui me vaut un commentaire WhatsApp du Chriegel afin de vérifier si j'avais posé en sécurité ! L'artiste venait de décoller juste un peu plus haut et autant vous dire qu'il n'a pas eu le temps de faire un virage avant de se retrouver au sommet. Chapeau ! Je finis donc par faire le sommet à pied et retourne à l'arrivée sous la neige et un vent violent.

Sacrée journée riche en émotions de toutes sortes. *Débriefing* autour d'une petite bière et analyse de mes erreurs. Bah ouais, on est toujours plus malin après coup mais je savais à quoi m'attendre et je prends cela comme un bon apprentissage.

Les derniers arrivent complètement trempés et nous dégustons les röstis (décidément, c'est toujours très *light* !) avec bon appétit.

Le comité de course décide de stopper la compétition, car la météo an-

Baulmes afin d'assister à la remise des prix.

J'ai été très heureux de pouvoir participer à cette course et je ne regrette pas les choix que j'ai faits. C'est un très bon moyen d'apprentissage et de respect de Dame nature. Un grand bravo à Raphaël pour sa 15<sup>e</sup> place et merci du soutien lors de ces longues marches. En effet, le temps passe beaucoup plus vite lorsqu'on est plusieurs à marcher ensemble. Je ne pourrais pas finir sans mentionner la performance (je ne rigole pas cette fois) de notre amis Fred le Belge qui s'est tapé samedi 35 km à pied le long du Lac de Joux.

Merci enfin à toi qui a lu ces quelques lignes. J'aurais aimé en dire davantage mais si tu es intéressé ou simplement curieux, je suis tout à toi.

**Olivier Moser**

**Classement et détails sous :**  
<http://jurahikefly.ch/>

*Championnats jurassiens de delta en 1983 à Montemelon : le Matou est au premier rang (4<sup>e</sup> depuis la gauche).*



*Matou, ou autrement dit l'homme et sa manche à air...*

13

## Un homme, un Club et une jeunesse éternelle en commun

Me voilà en train de trier des cartons remplis de milliers de photos afin de trouver la surprise idéale pour fêter la retraite de mon papa. Je commence à faire des piles de photos par thème : sa famille, ses voyages, son mariage et... le delta. Je me rends très vite compte avec amusement qu'il y a plus de photos de vol et de deltistes que du mariage de mes parents !

Après avoir passé plusieurs heures à trier, ni une ni deux, je dégaine mon portable pour appeler le Dédé. Je voulais mettre un nom sur ces jeunes visages ravis qui ont tous en commun un mix de passion et de fête (que je reconnais bien) qui n'a absolument pas changé de l'époque de mon papa à l'équipe d'aujourd'hui.

Mon frère et moi, tombés dans les ailes étant petits, avons été trimballés sur tous les atterros du Jura. L'aile rouge et jaune chargée sur le toit, le casque blanc avec l'autocollant du Club collé sur le front, l'appareil photo et c'est parti, on va retrouver le reste de la clique à l'atterro.

On descend de la voiture, on décharge la fameuse aile, des bisous à toute l'équipe, et là, démarrent les fameuses conversations auxquelles je

*Matou a transmis sa passion à son fils Matthieu, ici en 2013.*



ne comprenais rien et, encore aujourd'hui, je n'y comprends toujours rien ! Cela se produit lorsque des membres du Club se croisent... Ils parlent de thermique, de gonflage, de fermeture, etc. et, pendant quelques minutes, on peut avoir le sentiment d'être en présence de présentateurs météo.

Après une quinzaine de minutes de conversation, un petit coca pour moi, c'est parti, direction le décollage et

## Hommage à Matou

monter l'aile delta. Une fois le montage terminé, le casque enfilé, je le vois s'élancer sans peur du vide, en volant comme un oiseau. Et boum, un deuxième s'élance puis un troisième, le décollage de l'Edel plus ou moins réussi... Ils s'élèvent tous et tournoient comme des hirondelles dans le ciel. Je redescends vite avec le bus pour voir leur arrivée.

Je regarde l'atterrissage de mon papa avec admiration, qui pose cette immense aile si doucement, en défiant toutes les lois de la gravité.

On démonte et on passe tous un bon moment autour d'une bière, un coca pour moi à l'époque.

Aujourd'hui, rien n'a changé. De nouveaux membres se sont ajoutés, le temps a passé, mais le Matou a gardé sa mentalité, toujours un jeune de 25 ans, partant à chaque fois qu'il y a un peu de ciel bleu. Il a troqué son delta pour un parapente et a passé le flambeau à mon frère qui s'élance à son tour dans le ciel comme un oiseau.

Rien n'a changé, ni mon papa ni son Club.

Mon papa, il est incroyable !!!

Camille

# Le cœur bien accroché a finalement tenu bon !

## L'expérience d'un SIV

J'ai obtenu mon brevet de pilote solo en juillet 2018. Après le mois sabbatique que beaucoup de jeunes pilotes licenciés prennent, j'ai commencé à me former gentiment avec ma bande de copains fraîchement brevetés également. A la fin d'une magnifique journée de vol à Boécourt cet hiver, nous sommes allés tirer quelques tasses, comme à notre habitude, et l'idée de faire un SIV s'est confirmée.

### Le Jurrera à Villeneuve !

**Jeudi 11.04.2019**

Notre SIV a donc lieu au mois d'avril 2019, la météo ne s'annonce pas incroyable, mais fort heureusement, le site de Sonchaux est protégé de la forte bise annoncée. Départ le jeudi, tout feu tout flamme, direction le *briefing* chez Air Turquoise. Dès l'accueil, on sent tout le professionnalisme et l'expérience d'Alain Zoller dans le vol libre. Le *briefing* commence par une présentation de tous les pilotes présents. Sur huit participants, nous sommes six à nous connaître et six à partager la même tente dans le camping. Rapidement à la suite de la présentation des pilotes, Arnaud et moi-même découvrons que nous sommes les moins expérimentés. Et si on parle de courage, je suis le moins courageux des deux. Peu importe, Alain Zoller nous explique qu'un SIV est une expérience personnelle et qu'il s'adapte au niveau de tout le monde. Finalement, chacun décide du programme de son propre SIV. Personnellement, j'ai choisi de suivre le cours de base, ce qui inclut les choses suivantes :

#### Vendredi 12.04

1<sup>er</sup> vol : Tangage/360 engagés.

2<sup>ème</sup> vol : Wing Over au corps uniquement/ Décrochage 2x/ fermeture frontale/ recherche vitesse minimale.

3<sup>ème</sup> vol : Wing Over avec freins / amorce de vrille / fermeture asymétrique en maintenant le cap.

#### Samedi 13.04

4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> vol : Programme libre selon expérience de la veille.

A la fin de chaque vol, et de chaque journée, nous *débriefons* de tout. C'est très intéressant et très constructif. Le *briefing* du jeudi étant terminé, je me dis que ça va être une partie de plaisir de



Tristan en vue de l'atterro : le vol s'est bien passé, sans vrac. (photo : SIV)

pouvoir exécuter toutes ces manœuvres dans un cadre sécurisé. Il est 21 h, avant de retrouver notre tente « HASGARD » au camping. Nous allons manger dans une pizzeria. Nous discutons entre nous de ce qui nous attend le lendemain, un peu fatigués par la longue journée.

Personnellement, j'avais juste envie de dormir afin d'être au taquet le lendemain. Si je peux vous donner un conseil, prenez un hôtel au mois d'avril, plutôt qu'un camping. L'humidité et la fraîcheur ne contribuent pas au bon déroulement du sommeil requis avant un SIV.

#### Vendredi 12.04

Il est 06 h lorsque je me réveille à cause du froid. Nous sommes attendus à 07 h chez Air Turquoise pour refaire un *briefing* de cette première journée avec café, croissants. Après un rapide passage à l'atterro, « Riri » le chauffeur nous amène au déco de Sonchaux. Pour la petite anecdote, j'ai fait mon premier vol en biplace lorsque j'avais 4 ans, et c'était sur ce site même de Sonchaux. Qui aurait pensé que 20 ans après, je serais de retour sur ce même site pour, presque, le même genre d'exercices.

C'est parti ! Je décolle pour le 1<sup>er</sup> vol du jour. On commence avec le tangage, je suis timide à la commande, par ce que oui, faut le dire, c'est super impressionnant de sortir du déco et d'avoir une

telle vue sur toute la Riviera. Je ne pousse donc pas ma voile jusqu'à la frontale. On enchaîne avec des 360 engagés et une sortie propre. Tout se passe bien, je vais direction l'atterro en pleine confiance et prêt pour le deuxième vol.

Bon... On ne va pas tourner autour du pot longtemps, le deuxième vol, est clairement le plus difficile. Je décolle en 5<sup>ème</sup> position sur 8.

Sachez en fait qu'avant moi, deux pilotes ont eu deux gros vracs, ce qui ne met pas forcément en confiance et qui, encore une fois, atteste que ça ne sert à rien de regarder tout le monde sur un déco, faut se préparer rapidement et décoller.

C'est parti ! Je décolle pour le 2<sup>ème</sup> vol du jour. Pendant que le bateau termine sa course en direction du port avec Baptise à son bord, j'exécute des petits Wing-Over avec le poids du corps. Jusque-là, tout va bien. La douce voix d'Alain me dit : « *Voilà Tristan, on y va pour le décrochage. Un tour de freins de chaque côté, et tu freines. Encore, encore, freine encore !* »

Je regarde mon aile (Advance Pi2 27m<sup>2</sup>), je la vois de plus en plus moche, j'ai le souvenir de la voir froissée et tout d'un coup, boum, elle décroche. Pour être franc, je n'ai pas compris grand-chose, si ce n'est qu'on se ramasse vraiment une

bonne bascule en arrière. J'essaie de reconstruire ma voile. Pour ressortir de cette manœuvre, je lâche un peu trop vite et pas au bon moment mes freins, ce qui donne une abattée qui se termine en petite fermeture frontale, mais rien de grave. Je ressors de cette manœuvre avec une bonne dose d'adrénaline et là, j'entends à nouveau la douce voix d'Alain : « *Bien joué Tristan, on repart pour un deuxième décrochage !* ». Lors du briefing, Alain nous avait averti qu'un changement rapide de direction indiquait que nous ne voulions pas faire le deuxième décrochage, chose que j'ai faite. C'est encore la preuve que le SIV doit être bénéfique personnellement et pas pour montrer aux copains de quoi on est capable. J'ai donc fait les recherches de vitesse mini, tout s'est bien passé et surtout, j'ai découvert les capacités hallucinantes d'une réouverture de voile « A » et de sa sécurité passive. Franchement, le 2<sup>ème</sup> vol est passé, je suis lessivé, mais j'ai le sourire. C'est déjà ça...

On remonte pour le dernier vol du jour, cette fois-ci, je me prépare rapidement, je suis le premier à décoller, j'ai failli m'endormir dans le bus pour remonter, tant ce deuxième vol m'a pris de l'énergie et de la concentration. Cette fois-ci, Wing Over complets. Je suis timide à la commande, comme d'hab, mais j'arrive à trouver des petites sensations de Wing, tout en évitant que mon aile me claque sur la gueule, je pense que c'est aussi ça les buts de ces exercices ! Décortiquer chaque mouvement, les faire doucement et les comprendre.

Je me pose tranquillement à l'atterro avec une bonne dose de fatigue, mais également une sensation du devoir accompli. Suite à cela, nous retournons au briefing chez Air Turquoise, avec analyse des vidéos et... une bonne petite tasse, qui fait du bien, il faut franchement l'admettre.

On doit à ce moment précis choisir le programme du lendemain. Personnellement, je n'ai aucune envie de me foutre au lac, vu la température que l'eau doit avoir. Selon Baptiste, on perd toute virilité une fois arrivé dans l'eau.

Je décide donc de privilégier les Wing-Over ainsi que les 360 très engagés. Ce qui m'importe, c'est surtout de négocier de belles sorties. Tout le monde sait comment rentrer dans des figures, manœuvres qui peuvent s'avérer merdiques, mais reste à savoir comment en ressortir...



**Baptiste (de face) : il a été obligé de tirer son parachute de secours et atterrir dans une eau très froide. (photo : tc)**

Briefing terminé, on va manger un burger et hop, au pieu.

#### **Samedi 13.04 :**

Rebelote, réveil à 06 h et là, il fait encore plus froid que la veille, c'est une horreur.

Briefing, café, croissants à nouveau à 07 h chez « Zozo ».

On part pour les 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> vols. Comme le dernier vol de la veille, je décide de décoller en premier. C'est parti pour les 360 engagés, ça tourne vite, enfin, beaucoup plus vite que ce que j'ai déjà tourné dans le Jurrera. Mais à la vidéo, ça n'a rien de très impressionnant. Peu importe, je suis à l'aise dans les sorties, et je prends un maximum de plaisir. On repart pour le 5<sup>ème</sup> vol, je pars sur des Wing Over et sortie en 360 engagés, trop cool, ça marche vraiment en plus ! De nouveau un maximum de plaisir, je vais tranquillement poser à l'atterro et la partie pratique de mon SIV est terminée. Une fois que tout le monde est en

bas, nous retournons chez Air Turquoise, pour un dernier debriefing. On livre nos expériences, notre ressenti...

Pour ma part, je conseille à tout nouveau pilote ayant quand même 40-50 vols en tant que breveté de s'inscrire à un SIV. La confiance acquise lors de ces manœuvres est impressionnante et encourageante pour la saison à venir. De plus, le cadre est magnifique ! Se sentir en confiance sous son matériel, connaître encore mieux sa voile et se rendre compte de tout ce qu'on peut faire avec, est tout simplement magique. Mais attention, je reste quand même sur le fait qu'il faut un minimum d'expérience en tant que breveté avant de s'y inscrire, car certaines manœuvres sont violentes et le but n'est pas de vous faire peur pour toujours. Je conseille également Alain Zoller, qui est toujours d'un calme exemplaire et qui connaît vraiment ça par cœur.

**Tristan Clément**



Une nouvelle fois, la convivialité a été le maître mot de cette sortie dans le Piémont à l'Ascension. (photo : dc)

## Une réussite sur toute la ligne, enfin, comme d'habitude...

## VLJ : sortie de l'Ascension

Comme à l'accoutumée depuis maintenant quatre ans, la sortie de l'Ascension du Club s'est déroulée à Cavallaria, à l'extrême Sud du Val d'Aoste. Et comme d'habitude, chacun décide où il va passer la nuit lors de son séjour (camping, hôtel, *bed and breakfast*, etc.).

Si l'on opte pour le camping, qu'y a-t-il, d'après vous, d'important à ne pas oublier, lorsque l'on part pour faire quatre jours de campement ?

Une brosse à dents ?

Une paire de tongs ?

Son sac de couchage ?

Évidemment, tout cela est important, mais le principal est... sa tente !

Eh bien le Pierre (Arn) l'a appris à ses dépens... Deux nuits à la belle étoile et beaucoup de vent (de vallée) dans les narines ... Mais ceci ne l'a évidemment pas refroidi !

Hormis notre ancien président, une bonne cinquantaine de clubistes, ainsi que leur famille, ont donc fait le déplacement pour faire le pont (ascensionnel...) et oublier quelque

peu le temps maussade de ce printemps helvétique.

Des paysages tantôt abrupts, tantôt tout plats, tout ceci saupoudré de petits lacs et de jolis villages typiques, de la gastronomie italienne allant de l'antipasto jusqu'au limoncello, de magnifiques conditions de vol sur les quatre jours, des navettes à la demande et une buvette (enfin ouverte...) pour étancher notre soif à l'atterro, ont été les ingrédients d'un week-end parfait !

Chacun a pu y aller de son petit vol, de site, ou de cross, car les thermiques étaient généreux et le vent assez sage.

Mention spéciale au Pierre (Arn, toujours...) qui lors d'un cross, à « vaché » dans un petit patelin et s'est fait charger en stop par... une Coccinelle...

Imaginez le tableau : Pierre (pas loin des 2 mètres tout de même) avec son immense sac de parapente sur les genoux (car la partie arrière était occupée par un imposant, mais néanmoins, gentil berger allemand), la tête qui touche le plafond, les genoux dans le tableau de bord, plus ou moins assis sur le siège passager

avant et le toutou qui lui lèche les oreilles jusqu'à l'atterro... On aurait aimé être une mouche pour assister à la scène !

Sinon, une bonne partie des pilotes a pu fréquemment rejoindre l'atterro officiel après son vol (ceci évitant cela...).

L'apéro offert par le Club et le souper qui a suivi s'est déroulé dans le magnifique cadre du restaurant La Monella, sur la rive d'un petit lac, avec tous les participants du week-end.

Encore un grand merci de la part de tous les membres présents pour la générosité de notre président Fonzi, qui a pris en charge une bonne partie des frais du souper à l'occasion de ses 50 printemps !

A la fin de ces trois ou quatre jours de folie, chacun rentrera avec des moments et des images plein la tête !

En espérant vivement que cette sortie soit remise sur pied en 2020 !

Encore un tout grand merci aux organisateurs de ce week-end et aux personnes présentes sur place !

Bons vols d'ici là !

**Damien Charmillot**



# Des avions de chasse dans l'espace G, l'armée se justifie...

## Par ici les petits potins

Vous l'aurez probablement aussi constaté, les Forces aériennes ont effectué un certain nombre (pour ne pas dire un nombre certain...) de vols à basse altitude en avril et mai derniers, c'est-à-dire dans l'espace aérien G (Golf), ce qui est dans leur droit le plus strict. C'est du vol à vue et c'est tout à fait légal, mais potentiellement dangereux, surtout pour nous. Voici pour votre information le courriel un poil intempestif envoyé par votre rédacteur en chef préféré au commandant des FA, Bernhard Müller en date du 25 avril.



Bonjour,

Mardi dernier 23 avril, j'étais tranquillement installé sur ma terrasse à Delémont quand deux avions de type FA18 ont survolé à faible vitesse la ville de Delémont à une hauteur de quelque 300 mètres. Joli spectacle me direz-vous...

Jusqu'à-là, rien d'anormal. Ils ont le droit de voler en VFR dans l'espace aérien G. Ils ont poursuivi leur vol en direction de la montagne de Raimeux, où plusieurs parapentistes étaient en vol, eux aussi dans l'espace aérien G. Les règles sont claires dans le monde de l'aviation, puisque c'est l'OFAC qui légifère en la matière. Dans ce cas précis, ce sont bien les parapentistes qui ont la priorité sur les avions de chasse.

En revanche et même s'ils en ont le droit, à quoi cela sert-il de voler aussi près des montagnes alors que les avions de chasse bénéficient d'un immense terrain de jeu pour s'entraîner bien au-dessus de nos têtes, à nous autres parapentistes.

Je suis désolé de vous le dire ainsi, mais c'est de la bêtise et potentiellement accidentogène. D'accord, les pilotes doivent s'entraîner, mais le vol rase-mottes comporte des risques. Si les pilotes ont pris la décision eux-mêmes de traverser la vallée de Delémont de cette manière, alors ils sont idiots. Et si l'ordre est venu de la hiérarchie, c'est la preuve qu'elle est encore plus idiote. Et ceci avec tout le respect que j'ai pour nos vaillants pilotes militaires.

Meilleures salutations.

Daniel Bachmann

Et voici la réponse de Fabienne Frey, assistante du commandant des FA.

Cher Monsieur,

Nous vous remercions pour votre courrier du mardi 23 avril 2019 adressé au Commandant des Forces aériennes, dans lequel vous portez notre attention sur les avions de combat volant à basse altitude dans la région de Delémont.

Nous sommes en mesure de vous transmettre les informations suivantes en relation à cet engagement : des avions de combat de type F/A -18 des Forces aériennes effectuaient un vol d'entraînement à basse altitude dans l'espace aérien inférieur – espaces aériens dénommés Echo et Golf. L'altitude minimale de vol au-dessus des villes se situe à 300 mètres au-dessus du sol, et normalement à 150 mètres au-dessus du sol ou de l'eau.

A l'intérieur de ces espaces aériens, le principe « *see and avoid* » (identifier et éviter) s'applique à tous les pilotes. Cela signifie que chaque pilote doit surveiller en permanence l'espace aérien, et identifier tous objets volants pour pouvoir les éviter.

La perception de l'être humain en soi n'est pas adaptée à de tels défis. Les pilotes militaires sont initiés à cette tâche étape par étape pendant de nombreuses années d'entraînements intensifs. Un accent particulier est également mis sur la préparation systématique du vol, y compris la connaissance des Hotspots (points chauds) en face de situation avec des pilotes de planeurs ainsi que les parapentistes.

Ces vols d'entraînements dans l'espace aérien - Golf -

sont très importants pour les pilotes, car le service de police aérienne ne se restreint pas seulement au contrôle d'avion à réaction dans l'espace aérien supérieur. Des opérations ou interventions dans le cadre du service de police aérienne peuvent également avoir lieu en raison d'aéronefs volant à basse altitude.

Les Forces aériennes suisses doivent accomplir au moyen de leurs avions de combat, avions à hélices et hélicoptères trois missions : la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien, l'accomplissement de transports aériens ainsi que l'acquisition et la diffusion de renseignements / d'informations aux instances politiques et militaires.

En temps de paix, cela comprend notamment le service de police aérienne, qui assure la sécurité dans l'espace aérien, y compris en faveur de l'aviation civile.

L'armée est la seule entité à disposer des ressources et des capacités nécessaires, portant ainsi une contribution essentielle à la sauvegarde de la souveraineté et de la neutralité de la Suisse. Cela nécessite à son tour une disponibilité opérationnelle constante, ce qui n'est possible que grâce aux vols d'entraînements en Suisse avec leurs conditions topographiques et météorologiques spécifiques.

En espérant, que grâce à ces explications, nous avons réussi à éveiller l'intérêt et une certaine compréhension envers les Forces aériennes. Nous restons volontiers à disposition pour répondre à toute question ou demande d'information complémentaire.

## Plier son secours, c'est vital pour sa sécurité



Le succès était au rendez-vous pour le pliage des parachutes de secours du Club VLJ le dimanche 17 février dernier à la halle de gymnastique de Courrendlin. Fred Lovis, en qualité de plieur officiel de longue date, a même dû avancer les rendez-vous pour plier les premiers pépins à 7h00 afin de répondre aux normes et aux exigences de 40 minutes par pliage.

Une bonne vingtaine de secours ont donc ainsi été fraîchement repliés pour répondre au mieux aux thermiques puissants du printemps !

Bien sûr, toujours avec l'envie de ne pas s'en servir... (dc)

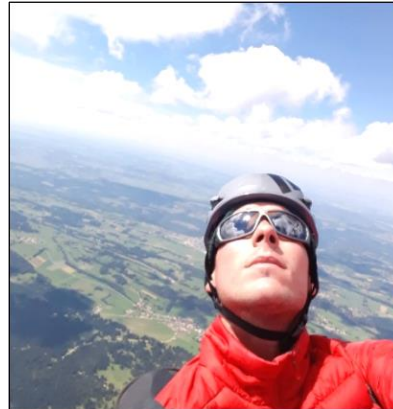
## Un maillon qui en dit long...



Tiens, en parlant de parachute de secours, cette image qui en dit long sur ce qui aurait pu tragiquement se passer. Bien sûr, on ne révélera pas le nom du pilote qui a dû déployer son parachute de secours. Lui en revanche se reconnaîtra, tout en se disant qu'il l'a échappé belle. Après avoir posé en ayant dû tirer son secours, le pilote a constaté que le maillon entre le dispositif sellette et le secours était non seulement plié, mais surtout ouvert.

Il s'agit tout simplement d'un petit miracle. Selon toute vraisemblance, le maillon n'était pas vissé. C'est l'occasion ici de rappeler que tous les maillons doivent être premièrement vissés à la main puis deuxièmement un quart de tour avec une clé à molette... (db)

## Deux nouveaux plumistes dans le comité de rédaction



Jan Laïs ayant émis le vœu de se retirer du comité de rédaction de *La Plume*, une réflexion a été menée en petit comité autour d'une bière... pour étoffer ledit comité, histoire d'assurer la pérennité du journal du Club VLJ. Et la pêche a été plutôt bonne puisque deux membres ont accepté de relever un nouveau défi. Il s'agit d'Olivier Moser (photo ci-dessus) et de Julien Gogniat (ci-dessous).



Le premier nommé est un pilote chevronné qui a notamment remporté la Jura'ltitude XC l'année passée avec son compère Raphaël Seuret. Quant à Julien Gogniat, il s'agit d'un jeune pilote, très doué, qui a déjà réussi de jolis vols de distance.

Qu'ils soient ici dignement et sincèrement remerciés. Et pour ceux qui seraient éventuellement intéressés à donner un coup de main, pas de souci, il y a de la place pour tout le monde. Ces quelques lignes aussi pour rappeler que le soussigné s'occupera encore de quatre éditions (décembre 2019, juillet 2020, décembre 2020 et juillet 2021), après quoi il remettra son mandat de rédacteur en chef avec le sentiment du devoir accompli. Et qu'on ne vienne pas douter de ça... Cela fera alors 19 éditions concoctées avec l'aide précieuse de François Boillat pour la mise en page et tous les correspondants réguliers. Vous allez me dire que ce serait cool de passer le témoin avec un joli chiffre de 20 éditions. Tout se discute... (db)

## Coupe de distance : honneur aux vainqueurs !



Événement symbolique lors de la dernière assemblée générale du VLJ à Courtételle. Comme de coutume, il a été procédé à la proclamation des résultats de la Coupe de distance. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que la saison 2018 a été marquée par de très jolis et longs vols. Félicitations donc à Xavier Frossard (catégorie biplace), Francis Gafner (delta) et Roman Kowalczyk (parapente solo), vainqueurs dans les trois catégories. Cela méritait bien une petite photo souvenir... (db)

## Graitricks 2020 : il aura bel et bien lieu !

Souvenez-vous, c'était il y a moins d'une année, au terme d'un Graitricks baigné par le soleil et les excellentes conditions. C'était en toute fin de journée du dimanche 19 août, après deux jours de folies, de démonstrations de ouf, de spectaculaires vols acrobatiques et autres manifestations. C'était tout simplement l'heure de dire merci au président ad intérim Morane Montavon. Lequel a en l'occurrence laissé planer un sérieux doute sur un nouveau Graitricks en 2020. Un doute, parce que l'organisation d'une telle manifestation demande beaucoup de

forces bénévoles. Souvenez-vous, « MM » avait souligné qu'une pesée d'intérêt allait être faite, précisant : « Il y aura de toute façon quelque chose, reste à savoir sous quelle forme ! »



Aujourd'hui, *La Plume* est en mesure de vous annoncer qu'il y aura bel et bien une édition en 2020 selon la même formule ou presque. S'agissant des dates et comme l'édition de 2018 avait dû être avancée d'une semaine en fonction de l'Acro Show, Momo est très serein : « Nous attendons les dates de l'Acro Show pour arrêter les nôtres. Les organisateurs de l'Acro Show vont annoncer lors de l'édition 2019 (du 23 au 25 août) les dates de 2020. Nous en tiendrons compte ! »

On se réjouit par avance. (db)

## L'école PILOT-PARA offre un nouveau package

Toujours du côté de la Prévôté, l'école PILOT-PARA poursuit son petit bonhomme de chemin. Morane Montavon innove cette année. Il a ainsi mis en place un nouveau concept de matériel. C'est-à-dire ? Jusqu'à l'obtention de son brevet, l'élève n'est plus obligé d'acheter son matériel : « Cela permet d'investir dans du matériel plus adapté une fois le brevet en poche. Certains privilégient d'entrée l'acro, d'autres le cross ou encore le « marche et vol » et le matériel n'est pas forcément le même », explique l'instructeur de Moutier. (db)

## Momo et son SIV...

Avec sa très grande expérience de l'acrobatie (on n'évoquera pas ici son palmarès très enviable dans la discipline), Morane Montavon organise un SIV les 13 et 14 juillet prochains à Melano, dans le Tessin. C'est dire si le SIV aura peut-être déjà eu lieu lorsque ces lignes auront été lues. Plusieurs pilotes de la région sont intéressés par ce stage de perfectionnement au-dessus du Lac de Lugano si on croit les réseaux sociaux. Bonne chance...

Dans les autres projets du Momo, un voyage au Brésil en début d'année prochaine. Les dates ne sont pas encore connues. (db)

## Bientôt Raimeux N sera comme un green...



20

Le printemps est généralement propice aux grands nettoyages. Tout le monde connaît ça... Les fenêtres pour enlever les traces des grandes tempêtes hivernales, le jardin pour préparer les semis de légumes... Et ? S'occuper des décors pour les rendre encore plus beaux et moins austères après les frimas de l'hiver. Et pas n'importe lequel, celui de Raimeux N en l'occurrence.



C'est bien évidemment Pierre Arn qui a initié le mouvement « Mister Propre ». La corvée s'est effectuée en semaine, alors que la bise empêchait tout vol. Un mardi soir de mi-mai exactement. Génératrice pour alimenter le marteau-piqueur, pioche, masse, débroussailleuse, râteau, fourche, tronçonneuse et surtout beaucoup de petites mains pour travailler. Du boulot colossal puisque « l'opération » avait dans l'idée de réduire à néant certaines pierres qui, parfois, constituent un danger sur le déco. Ainsi, pendant plus de deux heures, les bénévoles ont en-

levé le plus de pierres possible et autres obstacles naturels pour permettre, bientôt, à notre cher déco de Raimeux de pouvoir rivaliser avec les greens de golf. C'est vrai qu'il avait plutôt fière allure après tout ce travail. Ce qui a fait dire à Bétat Howald : « *Avant la barrière, il n'y a plus de pierres. Tout est désormais derrière !* » Belle citation du jour. Et histoire de terminer dans la bonne humeur, Fabio Viola et Patrick Schindelholz avaient eu la bonne idée d'emporter quelques boissons et plusieurs délicieuses saucisses. (db)

## Petit « marche et vol » sur trois cantons



Afin de se tester (la hanche ou les genoux) ou simplement de passer un bon moment, Raphaël Seuret, Bétat Howald et Olivier Moser ont fait une belle petite balade le samedi 18 mai 2019. Départ de la Verrerie de Moutier pour pouvoir décoller au Graiterie, où « Le Jaune » nous attendait fièrement avec sa nouvelle Mantra 7. Beau vol vu les conditions médiocres jusqu'aux tiges de Crémines, puis direction Maljonc. Cela décolle même avec du vent du Nord-Est ! Par contre, on pose entre Envelier et le Bächle. Bétat nous fait découvrir l'arête Sud-Est du Raimeux, puis plouf final jusqu'au Violat.



Bilan : 14 kilomètres pour +1790 m. de dénivelé en 6 h et demi. Merci Bétat pour la planification. (om)

## Parapentiste dans les arbres, il y a urgence !



Mardi 21 mai, sur le coup de 18h : le temps est maussade et venteux. Soudain, une alarme retentit sur le « Pager » de Bertrand Conus, membre de la colonne de secours de Moutier. Le message est clair : « Alarme « arbrissage », parapentiste en difficulté à secourir au Vaferdeau, à Courrendlin ».

L'équipe de secours est composée de dix personnes. Avec elle : du matériel de grimpe et de secours. Les secouristes se mettent au travail pour dénicher notre ami Gürkan, coincé à environ 12 m du sol. Son parapente est enchevêtré dans les branches.

Heureusement, tout ceci n'est qu'une simulation, car cet exercice était prévu de longue date. Effectivement, la colonne de secours s'entraîne régulièrement à ce genre de pratique.



Une interview complète d'un des membres de la colonne de secours sera à découvrir dans *La Plume* de décembre, afin d'en savoir plus sur ces travailleurs de l'ombre. A-faire à suivre donc ! (dc)

## Le « Xa » a enfin son vrai cochon !

Non, ce n'est pas un gag, Xavier Brahier est l'heureux propriétaire d'un cochon ! Tu as bien lu, un porc ! Pour bien comprendre, lors des comités de la Jura'ltitude, une tirelire sous forme de petit cochon est systématiquement placée sur la table. Celui qui dérape dans son vocabulaire a l'obligation de mettre quelques petits sous dans le cochon. Tout ça pour vous dire que le « Xa », avec son franc parler, est le meilleur contributeur !

Du coup, pour le remercier, le comité de la JAXC lui a offert un cochon vivant lors de son récent mariage à Lajoux avec sa belle Emilie. Le cochon a depuis retrouvé ses quartiers. Il aura tout loisir d'aller chercher les bons morceaux quand il le souhaitera

et il ne manquera pas d'inviter les comitards pour un délicieux, hein, « Xa » ? (db)



21

## Quand on n'a pas de tête, on a des jambes...

Salut les spatzs !

Déjà fin mai et un seul vol à mon actif : je partage ma demande de voler sur un groupe ouatsappppp. Fabio, qui a l'intention de faire ce petit vol du soir, me contacte. Il est d'abord convenu d'un Graiter, puis d'un Raimeux et finalement il me rappelle : « On va avec Rémi à Graiter ! Il a un chauffeur pour la navette ! » Rendez-vous est fixé à la roulotte et feu, départ !



Nous blaguons bien dans la Rémimobile pour tenter de rattraper les mois passés. C'est tout motivés que nous arrivons au déco que nous sortons les sacs, et les ouvrons... « Calice ! » En fait, les propos sortis de la bouche de notre Québécois étaient un peu plus crus. Et pour cause : « J'ai pris mon sac de biplace ! Et je n'ai même pas de sellette passager. Ben bon vol, les amis ! »

Sacré Rémi ! Le sens du sacrifice pour monter les copains au déco... Merci à Rémi ! Et à David, le 2ème sacrifié « officiel »... (Fabio, Julien et Alex ; -)

# Episode 5 : notre petit monde vu par Elisa...

## Par le trou de la lorgnette

La chronique initiée par Damien Charmillot « Par le trou de la lorgnette » fait son retour après une pause dans l'édition 12.2018. Et cette fois, c'est le jeune Julien Gogniat, qui a saisi sa plus belle plume pour aller s'entretenir avec la sémillante Elisa Favier. Le but de cette rubrique est de donner la parole à des personnes externes à notre petit monde du vol libre.

Julien : qui es-tu ?

Elisa : je m'appelle Elisa Favier, de Saignelégier. J'ai 22 ans et je suis employée dans une entreprise d'horlogerie au Noirmont.

Après cette courte présentation, *La Plume* te remercie d'avoir répondu par l'affirmative à cette *interview* et aimerait connaître la façon dont tu vois, où tu imagines, les pilotes de delta et de parapente ?

Je pense à des gars passionnés comme toi, qui passent leur temps à ça. Des gens de tous âges, de milieux différents, simplement tous des passionnés.

A partir de combien de km/h de vent ne peut-on plus voler selon toi ?

Je dirais plutôt entre 80 km/h et 100 km/h?

C'est en fait environ 30 km/h. A quelle vitesse vole un parapente selon toi ?

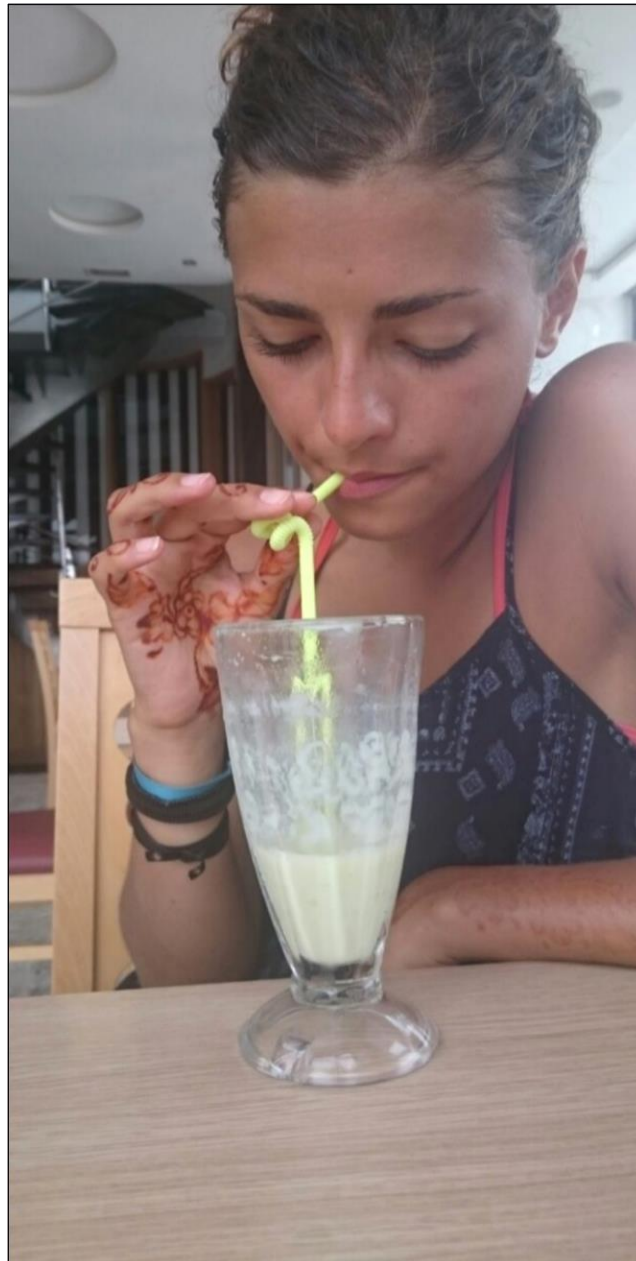
Euh je dirais plutôt 60 voire 80 km/h Environ 38 km/h non accéléré (rires).

Ah ouais, c'est avec le vent que vous allez une chiée vite !

Es-tu plutôt terrienne ou tête en l'air ?

Je suis tête en l'air mais terrienne, je me sens en sécurité au sol. Mais voler avec quelqu'un, volontiers !

Est-ce que tu connais une personne qui pratique le parapente ou le delta, et si oui, t'a-t-il déjà parlé de ses vols ?



Oulaaaah alors oui toi et mon oncle qui vole en delta. Mais avec toi, j'ai été servie niveau parapente.

Et selon toi, en volant, a-t-on le vertige ?

Non, je ne pense pas que j'aurais le vertige. Il faut avoir le contact avec la terre pour le ressentir.

As-tu déjà volé ? Ou sinon, le ferais-tu ?

Non, je n'ai jamais volé jusqu'à présent, mais j'aimerais beaucoup tenter l'expérience. J'attends que tu aies ton brevet biplace ! Et si demain tu allais voler ?

Oui !

Et d'après toi, quelle image a le vol libre dans la population en général ?

La plupart des gens doivent se dire que c'est cool mais inaccessible. Cela donne peur et ça à l'air plus compliqué que ça ne l'est probablement.

Et les questions quiz : combien de pilotes (parapente et delta confondus) penses-tu qu'il y a dans le VLJ ?

Environ 60 ?

C'est environ 260.

Quelle est la hauteur maximum autorisée pour voler au-dessus du Jura ?

Comme on est à 1000 m ici, je dirais

3500 m (elle va négocier avec l'OFAC pour faire des NOTAM avec plafond plus hauts les jours de cross).

C'est 3050 m. La différence entre un delta et un parapente ?

Ben, ce n'est pas la même aile ! Et le parapente, tu as ta voile bien plus haut et tu es suspendu au-dessous de tes fils, position allongée. Le delta, tu as la tête en avant qui regarde vers le bas et puis tu as des barres autour.

Propos recueillis  
par Julien Gogniat



*Dans ses nombreuses activités, Glid'air propose des voyages, comme ici au Maroc. (photo : gldr)*

## Glid'air pour donner une couleur... jaune à vos vols...

**Du nouveau en Prévôté**

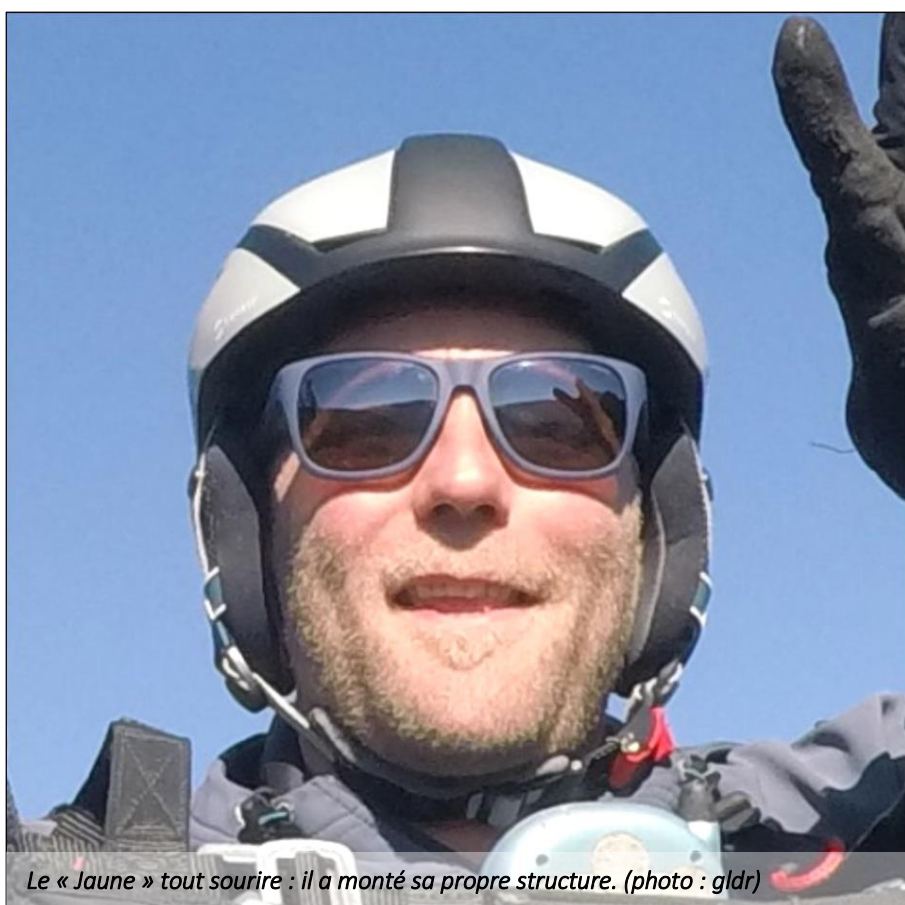
23

Glid'air... Non, on ne parle pas du magazine de la Fédération Suisse de vol libre Glider, mais bien de la nouvelle école régionale GLID'AIR !

Elle va officiellement débiter ses activités cet automne (fin septembre, début octobre) et est dédiée à la pratique du parapente. Si vous êtes débutant, élève confirmé, pilote, voyageur, accompagnant ou que vous rêvez tout simplement de voler, vous êtes à la bonne adresse. Cette nouvelle école est dirigée par Jonathan Jolidon, dit « Le Jaune » de Moutier, instructeur de parapente depuis fin 2018 et qui n'a qu'une seule envie : transmettre sa passion du vol libre.

Son but premier est évidemment d'assurer la formation des futurs pilotes, mais aussi de proposer du *coaching* personnalisé ou encore de permettre aux pilotes qui n'ont plus volé depuis un certain temps de remettre le pied à l'étrier.

Pour relever ce défi, Glid'air proposera plusieurs formules dont des stages de quatre jours, des sorties journalières (par exemple dans les Alpes, vol et ski), des cours théoriques de base pour les élèves qui se présentent aux examens, des cours théoriques spécifiques sur demande pour les pilotes confirmés, des voyages à l'étranger et bien évidemment des vols biplaces. Pour des informations plus précises, rendez-



*Le « Jaune » tout sourire : il a monté sa propre structure. (photo : gldr)*

vous sur le site : <https://www.glidair.ch>, sur Facebook ou encore Instagram.

Conscient que la région compte déjà un certain nombre d'écoles pour un bassin de population limité, Glid'air propose une formule un peu différente qui se veut, espérons-le, plus complémentaire que concurrentielle. La formation n'est pas proposée sous forme de forfait, mais à la journée ou au stage, afin de laisser

une flexibilité maximale aux participants.

Les stages de formation se dérouleront du jeudi au dimanche – deux fois par mois pendant la belle saison – soit dans notre région mais aussi et surtout à la conquête de notre beau pays dans l'optique de découvrir un maximum de sites. Le premier est déjà agendé du 12 au 15 septembre 2019 au Tessin. Les stages, ainsi que les sorties journalières, sont également ouverts aux pilotes confirmés

*Glid'air promet du rêve. (photo : gldr)*

24

qui n'ont pas besoin d'encadrement et qui désirent se joindre à la troupe pour simplement changer d'air.

3-2-1, dépêchez-vous de boucler vos valises, car durant l'année seront aussi proposés trois à quatre voyages d'une semaine (ou plus) à l'étranger. Le premier est d'ores et

présent, le parapente était un jeu, un loisir, et il aimerait garder cet aspect de la discipline tout en faisant en partie son métier. Le but est d'optimiser son temps et celui des participants. Organiser les choses bien à l'avance en restant le plus flexible possible quant aux choix des

tels que guides, instructeurs ou pilotes locaux.

Pour ceux qui aimeraient réaliser le rêve d'Icare, mais accompagnés, il y a bien entendu les vols biplaces. Seul, en couple, entre copain-copines, à l'occasion d'un enterrement de vie de jeune fille ou de garçon, d'une sortie d'entreprise... Survoler notre belle région ou partir pour une journée dans les Alpes, il y en a pour tous les goûts.

Glid'air étant une école de parapente, elle ne propose pas que des opportunités de voler, mais également de s'équiper en matériel. On ne va pas se perdre en détaillant tout l'assortiment de la caverne d'Ali Baba, mais si vous cherchez une aile, une sellette, un parachute de secours, un vario, un casque, etc., vous trouverez votre bonheur. Afin de satisfaire toutes les bourses et combler tous vos souhaits, vous trouverez aussi du matériel d'occasion. Jonathan est également à disposition pour le pliage de vos parachutes de secours (rond et carré), ainsi que pour le suivi et l'entretien de votre matériel en collaboration avec les différents ateliers spécialisés.

Bref, pour toutes les questions détaillées sur les diverses prestations de formation, des possibilités de *coaching* personnalisé, de vols biplaces, de vente de matériel, n'hésitez pas à vous rendre sur le site [www.glidair.ch](http://www.glidair.ch) ou contacter directement Jonathan.

**Nicole Siekmann**

*Thermique, perfectionnement : Glid'air a plusieurs cordes (suspenes) à son arc (parapente). (photo : gldr)*

déjà prévu du 6 au 12 octobre 2019 à Castelluccio, en Italie. Cette semaine fera aussi office de stage d'initiation pour les nouveaux pilotes débutant l'activité à l'automne. Ensuite, vous aurez l'occasion de vous envoler du 16 au 23 mars 2020 au Maroc et un séjour en Sardaigne est déjà dans le pipeline. Jonathan veut transmettre mais surtout partager sa passion tout en conciliant sa nouvelle casquette Glid'air et sa vie de famille. Jusqu'à

lieux, afin de jongler avec une météo parfois capricieuse dans nos régions et surtout en gardant le côté fun du sport, en laissant une grande liberté dans le choix des options des participants, d'où les possibilités de journées, stages, semaines complètes ou sessions personnalisées.

La règle d'or : proposer en tout temps un encadrement professionnel et pour y parvenir, Jonathan s'entoure toujours, dans la mesure du possible, d'assistants qualifiés



# ERC : un petit rappel pour la bonne pratique de notre sport

## Dossier sécurité

25



*Gonfler sa voile, jouer avec elle, faire de la harpe en sa compagnie : c'est indispensable avant de se mettre en l'air. (photo : lpe)*

**E = ENTRAÎNEMENT** : je m'entraîne au sol avec mon parapente, je gonfle ! Dans tous les sens. Je fais de la harpe avec mon parapente, que ce soit de face, de dos, de côté. Pour ça, je regarde des vidéos de gonflage dans du vent fort sur la dune du Pyla. Et faisons la même chose pour améliorer sa météo, du coup ! On nous dit souvent : « ouhhhhh, y'a beaucoup trop d'informations ! » En fait, et à force d'entraînement, on sera beaucoup plus efficace dans nos apprentissages, et surtout il faudra répéter ses gammes.

**R = RÉPÉTITION** : je répète mes entraînements, c'est hyper important la répétition ! C'est ainsi fait pour ne pas oublier les choses et aussi pouvoir restituer la chose apprise de manière automatique. L'entraînement fait partie de l'apprentissage et la répétition permettra une automatisation de bases acquises. Tu verras qu'en passant des heures à gonfler, tu deviendras très fort sur les décollages ventilés. Quant à lire le « ciel » et la « météo », c'est vachement moins lu-

dique que de s'amuser avec un parapente... mais tellement important pour bien comprendre dans quoi tu vas voler et à quelle sauce tu seras mangé !

**C = CONDITIONNEMENT** : comme le chien de Pavlov, tu salives avec les petits cums qui bourgeonnent mais attention, ce stimuli doit aussi mettre en alerte ce que tu as appris et entraîné, car justement, si ta voile ne gonfle pas comme d'habitude, si les nuages sont brossés par le dessus, si la balise n'a pas les chiffres exactement comme il faut, si l'air du bas est différent de l'air du haut.... Bien sûr que le conditionnement pourrait devenir un redoutable ennemi. Pourquoi ? Eh bien juste parce que quand tout à l'air automatique, le cerveau utilisera la façon de moins consommer de l'énergie. Résultat : prendre le chemin le plus simple, le plus facile... Et du coup, si tu t'es trompé, que ta voile « claque », grâce à tes entraînements & répétitions, ils te feront réagir correctement, ni trop, ni trop peu ! Si les nuages changent de formes ou de sens,

idem, tes entraînements & répétitions te feront prendre la meilleure décision ! Bien sûr, ceci prend de l'énergie et du temps, mais quel bonheur de gonfler dans 25 km/h au déco sans se faire arracher...

Quel bonheur aussi d'avoir su lire la force du thermique avant de se mettre dans les bains bouillonnants.

Prendre ses décisions, c'est les avoir vues et revues en théorie et en les confrontant à la pratique, c'est la même chose que de piloter un avion de ligne. Quoique...

Mais en fait, c'est peut-être bien plus compliqué qu'on croit de piloter un parapente car, en aviation tout est protocolé. Rien n'est laissé au hasard. Un pilote d'avion suivra ses checklists et appliquera celles-ci, un point c'est tout.

Dans notre sport, **toutes les secondes que tu passeras avec ta machine (du sol au... sol), seront sujettes à prises de décision, toutes nécessiteront une décision rapide et correcte** (demande à ceux qui ont pris une mauvaises décision) !

Profite de t'entraîner en apprenant diverses manières de faire, de changer de matériel pour avoir d'autres points de repères, de lire d'autres livres, de faire la météo avec des sites aéronautiques, d'écouter et de trier les informations de tes potes.

Répète ceci inlassablement afin d'être meilleur où tu as le plus de marge de progression : c'est certainement le gonflage et la météo.

Tes efforts te seront bénéfiques et le conditionnement te fera baisser ou lever la main quand la voile bouge, contrer avec le corps du bon côté, abaisser tes jambes dans ton cocon, choisir le sens de ton atterrissage en fonction du vent, éviter de t'engouffrer dans une « mini-gorge jurassienne » sous le vent de tout, améliorer ta ressource grâce à ces milliers d'exercices possibles n'importe où, au sol comme dans le ciel, etc. Le facteur humain, le choix que tu portes aux informations que tu as - et n'a pas -, fait partie de ce que tu peux apporter à tes acquis.

Bosse un peu, profite d'être encore meilleur et partage ces expériences...

**Bras Haut, François Boillat**

# Le décollage du Weissenstein menacé de fermeture !

## L'heure est très grave

Le nombre de pilotes se rendant au décollage du Weissenstein a massivement augmenté ces dernières années, ce qui entraîne également une augmentation des effets indésirables : les pilotes traversent le pâturage alors que l'herbe est haute, ils décollent depuis la mauvaise parcelle et se montrent insensibles, voir même hostiles lorsque les pilotes bien renseignés leur prodigent des conseils.

La situation en ce qui concerne la place d'atterrissage à Oberdorf est encore plus précaire : la zone officielle est à de trop nombreuses reprises simplement ignorée. Il arrive même que d'éminentes écoles (à l'exception de l'école locale) ne suivent pas les arrangements conclus par le Club. Malgré toutes les informations disponibles sur le site internet du club DC Weissenstein, des nombreux appels au respect des règles locales dans le Glider et des nombreuses indications sur site, aucune exploitation saine du site n'a réussi à s'installer jusqu'à ce jour.

Pendant le week-end du 25 mai 2019, la situation a atteint des sommets de non respects ce qui a conduit à la conclusion suivante : le bailleur du terrain a communiqué au Club DCW que si la situation ne s'améliorait pas radicalement, il allait interdire l'accès aux pilotes.

Le comité du club DCW a réussi à légèrement arrondir les angles et à éviter la fermeture immédiate du site de décollage, des discussions sont en vues au cours des prochaines semaines. Le comité du Club va faire tout son possible pour maintenir la zone d'envol du Weissenstein ouverte à toutes et tous les pilotes. La FSVL est informée de la situation et apporte son soutien au Club.

Weissenstein : il y a urgence !!! (photo : DCW)



Les règles de bonne conduite en ce qui concerne le trafic aérien dans la zone de décollage du Weissenstein et de l'air d'atterrissage à Oberdorf sont clairement expliquées / définies sur le site Internet du Club :

1. L'accès à la zone de décollage doit uniquement se faire à l'aide du chemin / sentier indiqué.
2. Le pâturage au-dessus de la zone de décollage est strictement interdit et cela toute l'année. Il est également interdit de le traverser pour se rendre sur le décollage officiel.
3. La zone de décollage est clairement définie au-dessous de la barrière.
4. Les top landings sont strictement interdits sur l'ensemble du sommet du Weissenstein.
5. L'aire d'atterrissage officielle à Oberdorf est une

zone prédéfinie, y compris la volte d'atterrissage.

Veuillez trouver ci-dessous les liens où vous trouverez les cartes concernant la zone de décollage et la zone d'atterrissage officielles :

[Aperçu du terrain de décollage](#)

[Aperçu du terrain d'atterrissage](#)

Le DC Weissenstein encourage toutes et tous les pilotes à respecter ces règles de bonne conduite. Toute infraction à celles-ci sera désormais sanctionnée par un avertissement. En cas de récidive, le DCW pourra bannir un pilote du site de vol. La FSVL pourra en plus prendre la décision d'exclure le pilote en question de la Fédération.

La montagne du Weissenstein souhaite vivement rester ouverte à toutes et tous les pilotes, c'est pourquoi nous vous prions de bien vouloir respecter les règles de bonne conduite locales.

**Communiqué du DC Weissenstein  
traduit par Nicole Siekmann**



*Le site paradisiaque d'El Tanque : seul petit problème sur ce coup, le vent n'est pas aligné... Il va falloir renoncer ! (photo : db)*

## Quand ce satané calima gâche un tantinet la fête...

C'est presque devenu une habitude... L'instructeur François Boilat et ses aides-instructeurs de l'école Leparapente.ch prennent une semaine leurs quartiers d'hiver sur l'île de Tenerife. Au chaud, bien évidemment ! L'expédition 2019 de février dernier a été particulière, dans le sens qu'un vent puissant, le calima, a quelque peu gâché la fête. Du coup, les vols ont été modestes. Seule consolation, le vol magique depuis Izana a (enfin) été possible. Le rêve s'est donc concrétisé !

Pour beaucoup (pour nous aussi avant d'en faire l'amère expérience sur le terrain...), le calima ne veut strictement rien dire. En revanche,

pour ceux qui séjournent régulièrement aux Iles Canaries, le calima est considéré par les autochtones en tous genres, qu'ils soient volatiles ou non, comme une véritable plaie venue du Sud.

Le calima donc... Et voici quelques explications : c'est un vent chaud très soutenu (des rafales probablement à plus de 80 km/h au bord de la mer) chargé de sable et de poussière provenant du Sahara. Vous pigez ?

Et quand le calima arrive, bonjour les dégâts... Les parapentistes sont cloués au sol. Les touristes désertent les plages et les très nombreuses terrasses que compte l'île volcanique. Il n'y a en fait que

## En voyage à Tenerife

quelques « kiteurs » qui s'en donnent à cœur joie et quelques vaillantes mouettes qui tentent de tenir le cap. Pas évident tout ça...

Pour comprendre le phénomène météorologique de ce vent gâcheur de plaisir véli-vole, il faut simplement s'imaginer que la région près de la surface, dans le Sahara, subit un fort réchauffement par transfert thermique de la couche sous-jacente.

Cet extrême réchauffement diurne crée ainsi une instabilité dans la couche la plus basse de l'atmosphère, ce qui a pour conséquence le réchauffement et l'assèchement de l'air près de la surface, tout en refroidissant et asséchant l'air près du sommet de la couche. Compris ? Si



Bataille de voiles sur le déco du Taicho. (photo : mm)

tel n'est pas le cas, ce n'est pas bien grave. Mais c'est très embêtant pour nous autres parapentistes...

Voilà, le décor venteux est planté. Calima, tu nous auras... Calima, tu nous as eus ! Cinq journées de calima sur un séjour de neuf jours, il y a de quoi ronger son frein en attendant une accalmie. Mais voilà, ainsi est rythmée la vie du volatile impuisant face au déchaînement de la nature.

C'est bien connu, d'une année à l'autre, les conditions météorologiques sur les Iles Canaries sont très changeantes. Depuis qu'ils se rendent régulièrement à Tenerife, les « Leparapente.ch boys and girls » ont tout vu. Mais c'est bien connu, il faut savoir s'adapter...

Ce qui a été fait. Et tant pis, si cela ne vole pas très bien, il reste les joies annexes, telles que les découvertes sauvages de l'île et bien évidemment les spécialités culinaires espagnoles.

Mais il faut bien l'avouer, le développement incessant et le bétonnage de la côte sont inquiétants pour nous autres, amateurs de nature sauvage. Pour preuve, certaines grues donnent le vertige, tant les constructions sont gigantesques. C'est que Tenerife, de par son climat envieux et sa proximité avec l'Europe (4 petites heures d'avion depuis Bâle par exemple...) accueille

chaque année sept millions de touristes. Et sept millions, c'est presque autant que de citoyens en Suisse... Juste pour se rendre compte de la situation !

Et la pratique du parapente dans tout ça ? Ben dans ce domaine aussi, cela n'a pas été franchement le top. Sur les cinq participants à ce voyage, quatre ont connu des fortunes diverses avec leur estomac et leurs délicats intestins... Promis, on ne rentrera pas davantage dans le détail... Tourista, tu nous as eus !

Nous avons donc pu en premier dépoussiérer nos ailes dans le secteur de Guimar. C'est un grand classique que les autochtones utilisent volontiers quand le vent est très fort. Nous avons vu plusieurs pilotes se faire « arracher » en s'obstinant à vouloir se mettre en l'air, alors que la manche était tendue comme un string... Il y en a même un qui a décollé avec un tour de twist. Il peut dire merci à son ange-gardien...

Le vol de Guimar est en principe sympathique en bord de montagne. L'atterrissage « officiel » est en revanche plus délicat. Il est premièrement petit, mais en plus le vent est très turbulent à proximité du sol. Cette manœuvre exige du doigté et de l'expérience.

Ce n'est pas ici qu'on va révéler un scoop, mais la connaissance de l'aérogologie locale est très importante à

Tenerife. Parce que l'objectif suprême, c'est le vol d'Izana. Ah, voir Izana et... mourir... Quand même ! Le décollage se situe à quelque 2200 mètres, à plusieurs longs kilomètres de la base du volcan Teide. Et le vol, ce sont 15 kilomètres avec un posé magique sur la plage. Mais pour cela, il faut des conditions parfaites. Quand nous sommes arrivés au déco après une montée en voiture d'une heure sur des routes sinueuses et parfois bien défoncées, une équipe de Français et de Belges était déjà présente, bien emmitouflés dans leurs grosses vestes d'hiver et les mains dans les poches pour ne pas prendre froid. Bizarre, bizarre... Mais finalement compréhensible. Le temps de les saluer, de faire leur connaissance et nous constatons que le vent descend la montagne... Il y a juste quelques km/h qui nous contrarient légèrement. Aura-t-on une nouvelle fois la poisse ? Certains courageux tentent le décollage vent cul...

Et puis, le miracle se produit enfin grâce aux rayons de plus en plus chauds du soleil. Le vent s'aligne gentiment et c'est l'heure de préparer l'aile. Il faut faire vite et se faire une place sur ce déco dépourvu d'arbres mais finalement pas si large que ça pour permettre un envol groupé. C'est drôle comme tout le monde veut y aller en même temps... Dernier briefing s'agissant de la trace idéale et c'est parti. En l'air, c'est tout calme. Il faut maintenant profiter du vol et se dire que le parapente est finalement magique ! Au loin, la mer, c'est là où on ira se poser. Les premiers mettront presque 30 minutes pour effectuer les 15 kilomètres en droite ligne. Ils anticipent en fait le vent qui forcit en journée le long de la plage de galets. Nous atterrissons et nous avons la banane. Nous avons enfin pu faire Izana. Et rien que ça, cela vaut incontestablement le détour !

**Daniel Bachmann**

**Les participants :** François Boillat, Catherine Rais, Myriam Minelli, Greg Chapuis et Daniel Bachmann.

# De Chasseral à Cordoba, que de belles découvertes !

## Dépaysement total

C'est lors d'un voyage de longue durée en Amérique du Sud que je suis tombé en Argentine. La destination était Cuchi Corral. Mon instructeur Hausi m'avait recommandé de m'y rendre si je passais dans le coin. André Hediger, un vieux pote à lui, vivait dans la région. Arrivé à Buenos Aires en avion depuis le Brésil, je n'ai pas traîné longtemps avant de prendre un bus pour aller découvrir l'Aeroatelier, l'université du vol qu'Andy a créé à La Cumbre. C'est un petit village situé au Nord-Ouest de Cordoba. J'étais un peu stressé, puisque j'allais apparemment rencontrer un pionnier du parapente. Je ne savais pas si Andy allait simplement me dire bonjour et bonne journée. Il avait l'air d'être occupé avec son Aeroatelier.

### Arrivée à La Cumbre

En atteignant La Cumbre, j'ai commencé à marcher en direction de l'Aeroatelier, que j'avais préalablement repéré sur Internet. Le site se trouve à l'extérieur du village, perdu au milieu des champs. Je regarde en direction du Nord-Ouest en cherchant le décollage de Cuchi Corral, qui devait se trouver, selon mes recherches, dans le secteur. Mais rien à l'horizon ; je ne vois rien, c'est la Pampa ! Il n'y a que des champs et des arbres épineux à perte de vue. Ce sont des terres arides. Je me sentais comme à la maison, bien que perdu au milieu de nulle part. Dans le prolongement de mes mirettes, de la nature à perte de vue et une superbe crête qui surplombe la vallée à l'Est. Je n'apercevais pas Cuchi Corral, car ce que je pensais être une vallée est en réalité un plateau et Cuchi se trouve à l'Ouest, endroit où le plateau se termine et plonge sur une plaine interminable.

### L'Aeroatelier

C'est à ce moment-là que tout a commencé pour moi. Teto, l'associé



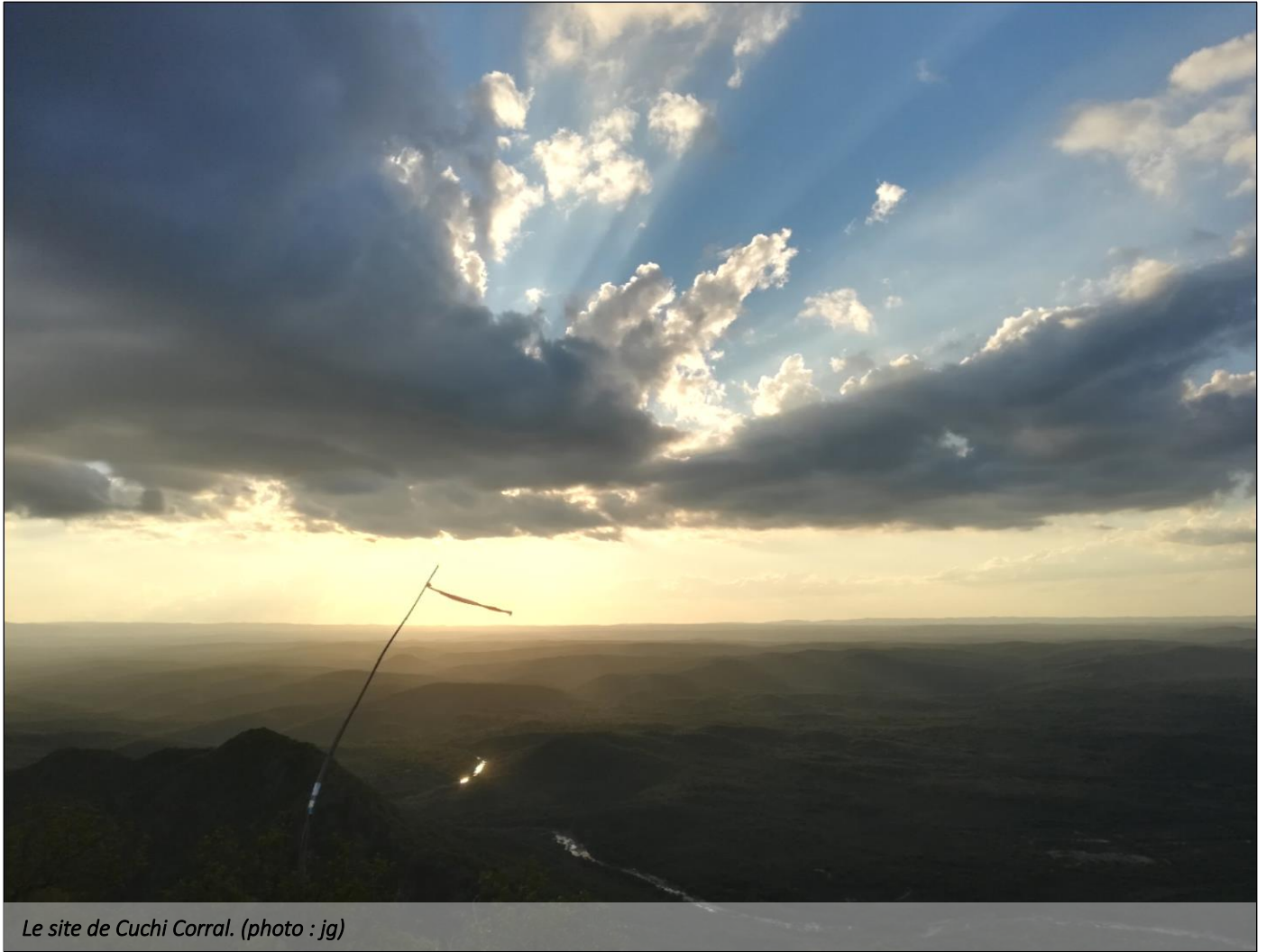
*Séquence entraînement avec l'Archaeopteryx avec Andy Hediger et Paul Guschlbauer. (photo : jg)*

d'Andy, m'a accueilli et m'a fait une visite guidée des hangars. A peine entré, j'aperçois un planeur léger « Swift » (d'Aérienne), un autre motorisé derrière, un trike à droite, 4 ULM de chez « Pipistrel », un magnifique Mooney et au fond du hangar un majestueux « Cessna 208 Caravan » avec lequel ils larguent les parachutistes. A côté du Cessna, il y avait une remorque avec écrit dessus « Archaeopteryx », un planeur léger décollable à pied qui se monte en 15 minutes. C'est un bijou de technologie que je pensais inaccessible à un rêveur comme moi. J'étais tout de même super heureux de pouvoir ne serait-ce que contempler ces machines. Après avoir expliqué mes motivations et mes objectifs à Andy, il m'a accueilli pour vivre sur le site de l'Aeroatelier. J'avais officiellement pris mes quartiers dans l'aérodrome, dans une petite maison : la « casita », plantée entre le restaurant de l'aérodrome, la maison d'Andy et les hangars. Andy m'a fait remarquer que commencer la PPA n'était pas si cher en Argentine, et après discussion avec lui et un séjour à la Force Aérienne Argentine où ils

se sont assurés que je n'étais pas fou, j'ai pu me mettre à voler en avion, j'ai enchaîné les heures de vols. Deux semaines plus tard, j'ai pu enfin faire mon premier vol solo : que d'émotions. Je réalisais un rêve qui me paraissait inaccessible un mois plus tôt. Cet endroit était un paradis où j'ai réalisé bien d'autres désirs comme par exemple piloter l'Archaeopteryx, et oui Andy m'a même prêté ce joujou !

### Cuchi Corral

La première fois qu'Andy m'y a conduit, il m'a demandé si j'avais déjà volé en thermique. C'était le cas mais très peu en fait. J'étais un petit moineau tout frais (je le suis toujours à côté de tous ces crosseurs du VLJ). En route pour le déco, Andy m'explique que c'est très canon. Il me lance un petit : « Ici, le parapente, c'est du kung-fu ! » Cela ne me rassure guère. Quand nous atteignons le décollage, le vent était plutôt fort à mon goût. Il était 11 h : le soleil au zénith et les majestueux condors qui montaient à une vitesse incroyable témoignaient de la puissance des pompes se déclenchant



*Le site de Cuchi Corral. (photo : jg)*

de ces terres arides. Andy me dit d'y aller en premier, il me guidera à la radio. Aux commandes de mon camion qui ne pénètre pas trop la masse d'air, je m'élançe, puis je pénètre dans une grosse descendante

et fonce au plancher comme un boulet.

Andy m'annonce par radio de me diriger sur le chemin de terre car je suis trop court pour poser à l'atterrissage officiel (ouais, c'était vrai-

ment un camion que je volais). Cependant comme par magie, à 80 m sol, le vario se remet à chanter et Andy m'annonce à la radio d'enrouler si je pense en avoir la possibilité. J'écoute mon vario et essaie de centrer le mieux possible. Je commence à monter très rapidement et n'ose pas regarder le vario : cela fait bipbip beaucoup trop vite et le chiffre affiché pourrait m'effrayer ! Je me laisse dériver avec le thermique et suis propulsé à 2000 AMSL très rapidement dans une seule pompe (ça, c'est la chance du débutant !). Je n'avais jamais été aussi haut, ça m'a permis de rejoindre l'Aeroatelier et de continuer un peu plus loin jusqu'à Villa Giardino, où j'ai atterri sur un terrain de foot. C'était mon premier vol en Argentine mais aussi le premier cross de ma vie. Une fois au sol, j'étais très émotionné, reconnaissant de pouvoir vivre ces instants magiques que procure le parapente. Se retrouver perché dans le ciel, à la recherche du

*Poser n'est pas toujours évident. (photo : jg)*



thermique suivant, ça m'a plu ! Cependant, j'ai su me contenter des ploufs à Cuchi, c'est aussi super, avec le Rio Pinto situé en bas, on termine en barbecue au bord de la rivière.

### Les Condors



*Les condors sont vraiment très impressionnants ! (photo : jg)*

Lors de ce premier vol, je n'avais pas eu la chance de rencontrer de condor dans les pompes que j'ai enroulées. Cela n'a pas manqué lors des vols suivants.

Ils sont impressionnants, majestueux : ce sont des moments magiques. J'avoue que c'était un peu effrayant tout de même la première fois. Les jeunes sont très joueurs et n'hésitent pas à faire des « touch » sur les ailes de parapente. Eh oui ! Ils ne s'appuient que de quelques grammes tout en restant en position de vol : c'est magique.

Ils ne font pas que ça sur les parapentes : je me souviens d'une photo qu'Andy avait prise en planeur où un condor posait son aile sur l'aile du planeur. Il ne faut pas être effrayé et profiter du moment avec ces oiseaux qui partagent le ciel en paix avec les parapentistes (ils sont super cool comparé à la buse de Boujean).

### Un jour « classique »

J'avais maintenant ma petite routine : un peu de sport pour se réveiller avant un petit vol solo en avion tôt le matin. Je partais explorer la

masse d'air en général direction le Cerro Uritorco. C'est le plus haut sommet de la chaîne des Sierras Chicas, magnifique cordon que j'avais repéré à l'Est le jour de mon arrivée. Retour via San Marcos et Cuchi Corral, en longeant la cassure du plateau. Une fois rentré au hangar,

San Luis. C'est un endroit très fréquenté des crosseurs argentins, situé au milieu des Sierras de Cordoba. Site d'envol de plusieurs vols de plus 200 km. Un cordon interminable avec une magnifique plaine en face. C'est là que j'ai effectué mes premiers jolis cross. C'était un plaisir

l'avion rangé et nettoyé, j'attrapais mon sac de parapente préparé la veille et départ direction Cuchi que je venais de survoler en avion. Après une bonne journée de vol en parapente et avec un vent d'Est forçant en fin de journée, c'était petite session de kite buggy avant une petite bière fraîche sur un fond de coucher de soleil.

### Et toi, l'Argentine, ça te dit ?

Si l'envie te prend de passer des moments inoubliables en Argentine à profiter des magnifiques paysages et des vins argentins, à voler avec des condors, avaler des kilomètres à Merlo et visiter plein d'autres endroits magnifiques, n'hésite pas à me demander des conseils. Ou alors, si tu veux te joindre à nous chaque année lors de notre petit tour en l'Argentine afin d'éviter tous les tracas de l'organisation ! Avec initiation en avion pour chacun, histoire que tout le monde puisse avoir un goût de l'expérience Aeroatelier.

### Les autres sites de vol : Merlo

Villa de Merlo est située à la frontière entre les états de Cordoba et

de voler là après Cuchi Corral, moins technique, un peu plus facile d'avancer ! Sur le même cordon, plus au Nord, se trouve Mina Clavero qui a accueilli des éditions de la Coupe du monde de parapente.

### Mendoza

Le Cerro Arco est la montagne depuis laquelle on décolle. Pour la région, on va dire que c'est un très petit sommet de 1600 m. Il y a une belle vue sur la ville et les vignobles de Mendoza, les montagnes sont magiques, de hauts sommets enneigés à perte de vue.

### Famatina

C'est un site de vol très technique avec des restitutions puissantes et bien connues. Lors de la journée, seuls les bons pilotes osent s'y risquer. A l'époque, j'ai uniquement profité de vol du soir thermodynamique avec petit cross le long de la route 40. Posé presque de nuit avec les étoiles qui sont bien visibles depuis ce désert dépourvu d'éclairage, le village se trouvant de l'autre côté de la montagne.

**Julien Gogniat**

# Girard : une immersion dans une aventure hors normes !

## En route vers les 8000 m

Il y a quelques temps, j'ai commandé le livre d'Antoine Girard « En vol vers les 8000 ». J'avais été déçu par un livre de la même maison d'édition il y a quelques années et je me demandais si un aventurier pouvait être un bon auteur. La réponse est : oh que oui !

Après avoir lu la sympathique dédicace que m'a laissé Antoine sur la première page et un rapide coup d'œil aux cartes de ses périples, j'entame le premier chapitre et dès la première ligne, je me retrouve sur une plateforme herbeuse et caillouteuse à 5000 m. Antoine est juste là, il dit qu'il ne sent plus son corps ; il est dans le coton, comme dans un rêve. Il n'arrive plus très bien à démêler le rêve de la réalité, la plénitude est totale. De là où il est, il peut contempler les plus hauts sommets du Pakistan dans les dernières lueurs du jour. La lumière s'éteint d'abord sur le Masherbrum aussi appelé K1, sur le G IV, puis en même temps sur le G I le GII et le Broad Peak, elle s'attarde quelques minutes sur le K2. Il n'y a que la douleur dans ses mains et ses jambes pour lui rappeler qu'il ne rêve pas ; il profite quelques minutes encore de cet état de grâce, minutes pendant lesquelles il oublie que ses dix doigts sont gelés, gonflés, les ligaments de sa cheville gauche rompus et sa cheville droite en piteux état.

Deux pages et déjà je suis captivé, transporté dans un autre monde, un monde d'aventure où une petite erreur peut être fatale, dans un milieu naturel hostile et sublime. Sans transition, on se retrouve sept mois plus tôt au pays du seigneur des anneaux, dans les montagnes venteuses et bien souvent humides des alpes néo-zélandaises. Antoine y fait une aventure bivouac de



préparation avec son compatriote Benoit Outters. Les concessions sont drastiques et on comprend vite au prix de quels sacrifices ces expéditions sont rendues possibles, comme par exemple rationner la nourriture à 250 grammes par jour ou marcher avec un sac très lourd ! Très vite ils sont amaigris, la faim fait clairement partie de l'aventure. Les réparations sur le matériel sont quotidiennes et on apprend qu'il est possible de voler même avec une aile déchirée en deux et rafistolée avec du scotch et un peu de fil !

Autre constatation : il faut vivre ses rêves jusqu'au bout et sans attendre : qui nous dit que demain ce sera encore possible ? La vie est bien trop courte...

Voilà, j'espère vous avoir donné envie de lire ce magnifique bouquin. Vous pouvez le commander chez Payot, dans toute bonne librairie ou directement sur le site d'Antoine comme je l'ai personnellement fait. [www.antoinegirard.fr](http://www.antoinegirard.fr) « En vol vers les 8000 », aux éditions du Chemin des Crêtes.

Jan Laïš



# Pierre, c'est tout sauf un cœur de pierre, bien au contraire...

## Interview vérité

Pierre Arn, c'est assurément LE personnage incontournable du Club. Homme de cœur, professeur de foi, le pilote de Mervelier s'investit dans le milieu du vol libre depuis plus de 30 ans. C'est à lui que l'on doit les rampes de delta, les décors nickel et aussi l'entretien des balises. Rien que ça ! Parce que la modestie est l'un des traits notoires de son caractère, il n'aime pas que l'attention se focalise sur lui. *La Plume* lui accorde cette interview fleuve, sans fausse modestie !

Petite question en préambule : par quoi commencer lorsque l'on a en face de soi un géant et un monstre sacré du parapente et du vol libre ? Il faut simplement comprendre un géant de par sa taille et un monstre sacré du parapente parce que l'intéressé pratique cette activité depuis 32 ans, rien que ça... Respect ! Chapeau bas, l'artiste des airs !

Comme la météo est pourrie, il est facile d'obtenir un rendez-vous. Le volatile est malheureusement cloué au sol... Je me rendrai chez lui en fin de journée, sachant que l'homme va beaucoup parler. Et je sais surtout qu'il a beaucoup d'histoires et autres anecdotes à distiller au plumitif de service.

Ding, dong, je suis accueilli sur le coup de 17 h. Pierre porte un t-shirt Sky, sa marque de voile. Les salutations sont comme toujours avec lui franches, sincères et amicales. Le temps de m'installer et il me propose déjà un petit coup de blanc. Voyons, cela ne se refuse pas. Je lui annonce que je vais probablement faire quatre pages de notre entretien. Et là, par pure modestie, il me lance : « Oh, il ne faut pas trop en faire. Je suis déjà passé 36'000 fois dans *La Plume*. Je crois que l'on me connaît assez... » Peut-être, mais je lui rétorque que quantité de jeunes clubistes ne le connaissent pas trop.

Comment résumer 32 ans de parapente ? Eh bien, c'est impossible : « Oh, tu sais, m'interpelle-t-il, j'ai usé pas mal de copains de vol ! Ils sont très nombreux les parapentistes qui sont montés

Bonnet et casque de travers : peu importe, le bonheur est total. (photo : pa)



dans ma brouette pour aller voler ! » On veut bien le croire !

En clair, Pierre a une passion pour tout ce qui vole. Il le dit d'ailleurs volontiers lorsqu'il parle de sa relation au parapente, il est atteint d'une maladie incurable. Et il me lance ça tout naturellement, avec un large sourire. Son épouse Evelyne, que j'interpelle en passant sur la « maladie » de son mari, approuve : « Je suis aussi d'accord avec ce qu'il dit. Le parapente occupe une part importante de sa vie. Je sais qu'il est heureux lorsqu'il peut se mettre en l'air. Ce n'est pas toujours évident pour moi, mais je sais que c'est dans le ciel qu'il est heureux. » Assise à ses côtés, sa fille Coralie, tout euphorique et fière de son papa, y

va de son envolée lyrique : « Le parapente, quand tu commences, tu ne peux plus t'en passer. C'est contagieux ! »

**Pierre, tu pratiques le parapente depuis 32 ans, mais on aimerait tout d'abord savoir pourquoi as-tu choisi le parapente et non, par exemple, la pétanque ?**

C'est assez simple, je suis venu au parapente en pratiquant la haute montagne dans les Alpes. A l'époque, j'étais mordu de hauts sommets et un ami de cordée, Claude Röthlisberger, de Reconvilier, m'a dit qu'il existait un moyen pour ne plus se faire mal aux genoux pour redescendre des sommets : le parapente. Je lui alors répondu qu'il fallait essayer ça et je trouvais l'idée fort intéressante.



*Pierre Arn, c'est aussi un travailleur de l'ombre, toujours prêt à donner un coup de main au Club. Ici, la rampe delta de Raimeux Sud. (photo : lpe)*

### **Donc, tu te lances dans cette formation de parapentiste...**

Oui ! J'ai commencé ma formation à Verbier en 1986 et j'ai passé mon brevet en été 1987. Et puis, je me suis mis au delta. J'étais également fasciné par ces ailes triangulaires. J'ai donc obtenu mon brevet de delta en 1990 et celui de bi-place parapente en 1996.

### **Et j'imagine que tu dois avoir beaucoup d'anecdotes de ces années glorieuses...**

Je me souviens très bien d'un vol aux Diablerets ; j'y allais souvent en formation. C'était une belle journée chaude et bien ensoleillée. En plaine, tout le monde était en petite tenue, moi également. Nous avons décidé d'aller décoller à Glaciers 3000. J'y suis allé en short et t-shirt, sans me douter de la température glaciale à cette altitude de 3000 mètres. Et en effet, il faisait un froid de canard au décollage. J'y suis quand même allé, mais quand je me suis posé en plaine, je ne sentais plus mes membres. Cela m'a servi de leçon. A cette époque, je volais une Randonneuse Maxi. Donc, aujourd'hui, je préfère être trop habillé, quitte à transpirer dans mon cocon.

**Dis donc, Pierre, tu as connu les voiles « ancestrales ». Que peux-tu nous en dire ?**

J'ai en effet passé mon brevet avec une voile de légende. On m'avait donné une aile de K, la Big-X. Quand cela volait bien, on avait une finesse de 3,5, même pas 4. C'était très périlleux à l'époque et je me souviens que j'étais allé une fois à la Werdtberg. J'ai fait plusieurs tentatives de décollage au Nord, mais je n'ai jamais réussi à passer les arbres. C'était assez frustrant mais il fallait des conditions exceptionnelles pour passer les arbres.

### **Avec ces voiles peu performantes, on imagine que les jolis vols étaient rares...**

C'est ça ! Et c'est même peu dire. Si on arrivait à passer les arbres, on était déjà contents. Je me souviens quand même d'un vol particulier. Un jour, c'était super orageux. Il y avait de gros nuages au loin. A l'époque, on n'avait pas les mêmes moyens pour faire la météo. Je suis alors allé à Montoz et, enfin, j'ai réussi à passer les arbres. J'ai aussitôt été aspiré par les nuages. Je me suis dit que cela sentait le roussi parce que je voyais que dans le vallon de Saint-Imier il y avait des éclairs. Je me suis donc dirigé en direction de Court ; c'était clair de ce côté-là. Je suis monté jusqu'à 1800 mètres et j'ai réussi à planer du côté de Montoz. J'ai finalement posé à la Binz. J'ai à peine eu le temps de plier mon aile que j'essayais un très gros orage. J'ai eu

chaud sur ce coup-là ! Mais surtout, je venais de réaliser mon plus long vol : 17 km. J'avais battu Housi de 2 km. C'était sauf erreur en 1987.

### **Mais quand même, cela n'a strictement rien à voir avec les voiles actuelles, n'est-ce pas ?**

Tout d'abord, il fallait du vent, sinon cela ne fonctionnait pas. Donc, on visait plutôt les 25-30 km/h pour se mettre en l'air. Dans ce cas de figure, on pouvait tenir à la crête à Maljonc ou au-dessus de la forêt de Bassecourt dévastée par un ouragan. Mais dès que le vent dynamique baissait quelque peu, c'était aussitôt le plouf.

### **Adolescent, tu étais déjà un grand passionné par tout ce qui volait, avec, je crois, de drôles d'expériences. Peux-tu nous en dire plus ?**

Cela peut faire sourire aujourd'hui, mais je m'étais fabriqué une espèce d'aile delta avec des lattes à toit et des vieux draps de lit. Je faisais ça à Envelier et tout le monde me prenait déjà pour un fou. Je courais ainsi dans la pente. Je te rassure tout de suite, cela n'a jamais volé, mais mes parents se posaient déjà de sacrées questions.

### **A l'époque, il n'y avait pas de téléphones portables comme aujourd'hui. Comment les adeptes de vol libre étaient-ils organisés ?**



*Le chapeau remplace aussi parfois le casque... (photo : lpe)*

Disons que les radios ont rapidement fait leur apparition. Et pour communiquer entre nous, c'était évidemment un plus. C'est quand même agréable de pouvoir dire aux copains de vol où on était. Et le soir après une journée de vol, si on n'avait pas donné signe de vie à la radio, on téléphonait au bar de La Tour, à Courrendlin. Et là, c'est notre regretté Roland Sancassani qui s'occupait des communications.

**Et en cas de « nichage », comment cela se passait-il ?**

Alors ça, d'une manière générale, c'était le royaume de la débrouillardise, tout simplement ! J'en en effet niché à quelques reprises, mais j'ai toujours réussi à m'en sortir tout seul, sauf une fois lorsque j'ai dû faire appel à des gens pour m'amener une corde. Quand on nichait, c'est à chaque fois qu'on avait mal estimé la finesse du parapente. Alors quand on voyait qu'on allait nicher, il fallait viser l'arbre le plus touffu.

**Quand tu as commencé à voler en parapente, pensais-tu que les constructeurs de voiles iraient aussi loin dans l'évolution de la technologie ?**

Tout a évolué dans le domaine du matériel. Il y a même eu un sacré bond en avant à partir des années 2000. Je n'ai jamais été constructeur, mais pour ma part, je pousserais le rêve très loin. J'aimerais qu'on arrive un jour avec des voiles ayant une finesse de 60 et qui puissent voler à 100 km/h. Mais ça, je pense que l'on n'y arrivera jamais.

**De nos jours, on trouve de tout sur le marché des voiles. De la voile dite de progression à l'aile de compétition, la palette est très étendue et il est forcément difficile de faire le bon choix. Quel est ton avis ?**

D'une manière générale, je pense qu'il y a une catégorie de voiles à ne pas mettre entre toutes les mains. Je cible évidemment les ailes à hautes performances qui exigent un sacré niveau de

pilotage. Je constate aussi parfois que certains pilotes ont des voiles trop performantes pour leur niveau. C'est en quelque sorte la course à la performance et je trouve cette attitude malsaine.

**Penses-tu que les pilotes, d'une manière globale, ont une tendance à banaliser les risques ?**

J'ai déjà tout vu par rapport à la banalisation du risque d'accident dans le vol libre. Au début, quand le pilote est un peu trop motivé, il y a forcément une part d'insouciance. Le parapente est une activité grisante et les pilotes ont tendance à vouloir brûler des étapes. Beaucoup s'identifient à Chriegel Maurer et ça, c'est très mauvais. Je suis aussi d'avis que pour progresser dans de bonnes conditions, il faut s'entourer des bonnes personnes.

**Et toi, avec ta longue expérience, quelle est ta philosophie ?**

Je suis rentré dans l'âge de la sagesse. Ce que je cherche aujourd'hui, c'est de prendre un maximum de plaisir lors de chaque vol. A 54 ans, je vois les choses différemment. Si c'est trop fort au déco, je préfère renoncer, cela ne vaut pas la peine de prendre des risques inconsidérés. La liste est franchement assez longue pour savoir que cela peut être dangereux. Il y a 20 ans, je ne me serais pas posé toutes ces questions.

**On a beaucoup parlé de parapente, mais on a tendance à oublier que tu as aussi le brevet de delta ?**

Ah, le delta ! En effet, j'ai me suis énormément investi pour passer le brevet à l'époque. L'année où j'ai commencé ma formation, j'ai fait environ 200 vols. Une fois le brevet en poche, j'ai comptabilisé plus de 600 vols en quatre - cinq ans.

**Aujourd'hui, tu as définitivement abandonné le delta, pourquoi ?**

J'ai fait mon dernier vol il y a environ trois ans. Je n'ai pas eu peur, mais je constate aujourd'hui que mon matériel est obsolète. Pour continuer, il faudrait investir dans un nouveau delta. De plus, en delta, la « récup » est toujours plus compliquée qu'en parapente. Dans ce sens, le parapente est bien plus ludique et pratique.

**Mais quand même, le delta, c'est une belle machine, n'est-ce pas ?**

En effet, le delta, c'est une superbe mécanique de vol. En revanche, la position couchée est très physique ; c'est nettement plus sportif à piloter qu'un parapente. Pour bien comprendre, on pourrait comparer une moto chopper à trois

roues à une moto de Grand Prix pour la même balade. Le côté adrénaline ne me manque pas puisque le parapente me procure d'autres sensations tout aussi agréables.

**Le début de la saison 2019 n'a pas été très bon (La Plume a réalisé cette interview fin mai). C'est quand même frustrant...**

C'est le moins que l'on puisse dire, mais je totalise déjà presque 40 heures de vol depuis le début de l'année. Je ne tiens pas de statistiques précises, mais depuis 32 ans que je pratique le parapente, je pense que j'ai passé environ 3500 heures (n.d.l.r. : cela représente presque six mois non-stop) dans les airs.

**Pierre, c'est sûr, on ne pourra pas tout évoquer en ta compagnie. Un des faits marquants est la présidence du VLJ pendant sept années suite à un tragique événement en 2003.**

En effet, le décès accidentel du président d'alors, Philippe Métille, nous a tous marqués. Le Club s'est retrouvé orphelin. J'ai accepté de reprendre la présidence par respect et par amour pour la famille Métille. C'était davantage qu'un simple président. Il était toujours super enthousiaste. Il avait ce côté un peu « sauvage ». De par son métier de policier, il voulait surtout aider les gens et était capable de couper la poire en deux pour trouver un arrangement.

**Président, c'est une sacrée charge ?**

Oh que oui ! Ce qui m'embêtait le plus, c'était d'écrire des rapports, mais j'ai su m'entourer de personnes formidables. Le seul boulot que je faisais vraiment tout seul, c'est le rapport du président pour l'assemblée générale. Comme à l'époque j'étais déjà plus habile avec une tronçonneuse dans les mains, il me fallait un peu plus de temps que les autres présidents.



*Pierre et la tête dans les nuages, ça aussi il connaît la chanson sur le bout des doigts. (photo : pa)*

**Et tu as fait sept ans comme président. Tu as ensuite passé la main à Alexandre Constantin. C'était la continuité ?**

C'est exact ! Après sept ans, j'en avais assez. A un moment donné, une routine s'était installée et je m'étais dit qu'une autre personne pourrait amener une nouvelle dynamique au Club. Ce fut Alexandre Constantin. Dans une démocratie, il ne faut pas s'accrocher au pouvoir. A ce titre, je suis convaincu qu'un politicien qui reste plus de cinq ans en place, ce n'est pas bon. C'est en tout cas ma façon de voir les choses.

**Parlons un peu de la fameuse traversée du Jura, de Granges à Cornol. Tu as été l'instigateur de ce marche et vol pas comme les autres. Et à l'époque, les voiles n'avaient pas la même finesse qu'aujourd'hui...**

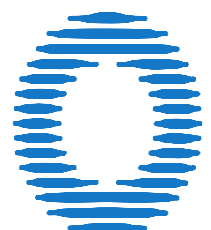
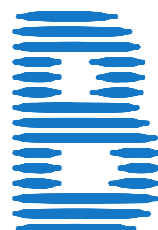
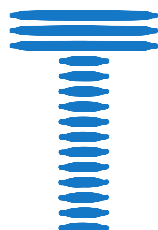
Cela fait environ 25 ans que je fais cette traversée. Quand les voiles avec 6 de finesse sont apparues sur le marché, on s'est dit que cela pouvait le faire. Quand on a vu qu'on pouvait décoller du Buelement et se poser à mi-montagne de Graiterie, on s'est dit qu'il fallait tenter l'expérience. La première fois, j'ai fait cette traversée avec Gianni Rizzotti. On

s'était arrêtés à Courfaivre. Pour réussir cette traversée, il faut plusieurs conditions, étant entendu que les mois d'octobre et novembre se prêtent bien à cette aventure. Premièrement, il faut une journée avec très peu de vent. Et, ensuite, il faut le moins de brouillard possible.

**Et puis, enfin, parlons de ton fameux treuil ?**

A une certaine époque dans le Club, les pilotes de delta voulaient décoller avec le treuil. Ils ont donc fait venir Charly Rauber, de Bienne. Il était moniteur de delta et possédait un treuil fixe. J'avais vu que sa machine, c'était un peu Ushuaia. C'était en fait très rudimentaire et peu facile à utiliser. C'est là que je me suis décidé à concevoir mon propre treuil en développant une technologie basée sur la gestion de la force. J'ai donc réalisé un prototype, je crois, en 1990. Je l'ai modifié parce qu'il s'était avéré que ce n'était pas solide. Aujourd'hui, c'est une mécanique Rolls Royce et j'en suis quand même fier.

Propos recueillis  
par Daniel Bachmann



INFORMATIQUE • COPIEURS MULTIFONCTIONS

Martial Geiser - m.geiser@tibo.ch