

A photograph of a person's hands holding a paraglider's control bar. The background is a sunset sky with a low sun on the horizon. The title 'LA PLUMIE' is overlaid in large red letters at the top.

LA PLUMIE

Décembre 2019

Brevet express

Benoit Grosjean obtient le précieux sésame
en seulement 72 jours de formation

Traversée du Plateau

Mission réussie pour l'ancien et l'actuel présidents du VLJ

Notre série « Les échos des décors »

Quatre sites à découvrir dans le détail

Du côté de la Jura'ltitude XC

Nouvelle formule, nouvelles ambitions !

Journal interne du Club Vol Libre Jura, www.vollibrejura.ch
(Deux numéros par année)



*Editorial signé
François Boillat,
instructeur FSVL,
école Leparapente.ch*

Alors ? Trop facile, le parapente ? Certainement que oui ! Voilà une saison 2019 qui s'achève avec ses hauts et ses quelques bas. L'été fut moyen, quoique, pour ceux qui ont pris les congés nécessaires à ce sport fabuleux qui fait briller les yeux des joyeux terriens qui nous regardent, c'était bien évidemment pas mal ! La preuve en tout cas avec tous les cocons vendus ! Et aussi le matériel léger, trop léger ! Grâce à l'ingéniosité de nos aïeux et également à la volonté d'y arriver, les concepteurs ont, il y a une quinzaine d'années, fait un bond considérable pour rendre ce sport accessible à chaque terrien.

Depuis cinq ans, nous avons vu exploser la technologie de l'univers de la conception. Exceptionnel ! Et on peut le dire, peu d'entre nous peuvent se targuer de tout comprendre au niveau de la « fignolité » des machins mis en place ! Disons-le sincèrement, ce n'est pas en lisant le journal que l'on comprend tout ce qui se passe du point de vue aérodynamique de nos machines de guerre.

Évitons la météo, vaste univers de mélange physique et empirique... En ce qui concerne la « facilitation » du sport, j'ai tenté de relire le livre d'Aupetit sur la mécanique de vol... J'ai déjà eu énormément de mal à retrouver le livre dans la vaste bibliothèque ... Normal, il n'existe plus ! Une fois retrouvé et à sa lecture donc, il y a toujours du vrai, et aussi, il y a du neuf sur la planète parapente. Cette bible est à mettre absolument à jour ! A la fameuse Coupe Icare 2019, je croise monsieur Aupetit et le félicite pour son nouveau manuel météo (5^e édition) et lui suggère un rafraîchissement du manuel de MécaVol...

Selon ce qu'il m'a dit, il faudra du temps et je pense, surtout de la motivation... Il faut se rapprocher des nouvelles équipes de conception et profiter des dernières trouvailles sur le sujet. Autant par les équipes, et je ne cite pas tout le monde, de chez Ozone, Nova, Advance, Niviuk et j'en passe, mais surtout aussi, par des experts en soufflerie style formule 1, conception d'avion, spatiale et j'en passe... Imaginez le boulot pour réécrire le livre ! Et surtout, imaginez le résultat. Que du neuf et du positif ☺

Il est vrai que l'écoulement « inconnu » gravitant autour de notre parapente (tout ce qui est tout près de lui, les quelques centimètres d'air qui créent le fameux « vortex » dans lequel on vole) ne nous empêche pas de voler...

En revanche, qu'est-ce qu'on en a à faire ?

Ça vole quand même... non !?!

Cette « facilitation aérodynamique » a incité les instructeurs à accélérer la formation et à permettre un accès au « non réellement sportif ».

Est-ce bien ? C'est une question ouverte...

Essayez, un bref instant, de comprendre comment un

«15 ans d'évolution et 15 ans de facilitation explosive ! »

bord d'attaque d'il y a 15 ans se mettait en forme ? A ce jour, avec des baguettes, des « rigidificateurs » un peu partout, c'est simple et facile de monter son aile.



François Boillat en biplace avec le Vietnam, à Boécourt, cet été 2019. (photo : GoPro)

Pour les ailes A et B, plus rien à faire... Pire, sur une simple surface, même plus besoin de freiner l'abatée ! Cool, non ?

Pour ceux qui ont connue ça, c'était de « l'art » d'arriver pile au-dessus et il fallait les bons gestes pour lever sa monture au-dessus de sa tête. ☺

Ça vous parle ? Si c'est le cas, c'est que vous avez compris « des choses » et si ça ne vous parle pas, c'est que le parapente, c'est magique pour vous encore, et vu comme ça, tout le monde peut y arriver !

Le « trop facile » rend opaque les choses que l'on ne veut « pas » forcément voir, savoir, comprendre...

La « prise de décision » d'avant vol, de pendant et durant le vol, ça s'aigüise ! En vol libre, ça intervient immédiatement et s'ajuste toutes les secondes ! Ou plus !

Prenez un exemple, votre avion de voyage, qui va à Mendoza en Argentine, lui, il y va tout seul, pilote automatique oblige ! Le pilote n'a travaillé que six secondes lors de son décollage, c'est tout !

Mon conseil ? Restez autonome et ne devenez pas « trop dépendant » de la technologie, soyez THE pilote à bord de votre vaisseau spatial ! Prenez les meilleures décisions pour aujourd'hui, demain et dans votre futur de voleur ;-)

Volablement vôtre !

Photo de « une » : un coucher de soleil exceptionnel !

C'est à nouveau un cliché exceptionnel que *La Plume* propose en couverture de cette édition. Derrière l'appareil photo, un certain Fred Racle. Et voici son petit commentaire d'explication : « *Il est 19 h 43 le 17 septembre : ça sent la fin des vols du soir. Je prolonge le plus possible et je profite de ce coucher de soleil allongé dans mon canapé. Encore et toujours magique après toutes ces années !* » Comme on le comprend aisément... (fr/lpe)

Remerciements

A **François Boillat**, instructeur FSVL de l'école Leparapent.ch, qui signe l'éditorial. **Page 2.**

A **Nicole Siekmann**, qui est allée poser des questions à François Boillat et Catherine Rais afin d'évoquer la pause qu'ils vont s'accorder l'année prochaine. Du coup, l'école Leparapente.ch est en mode *stand-by*. **Page 4.**

A **Benoit Grosjean**, jeune pilote, qui a obtenu son brevet 72 jours après avoir commencé sa formation à l'école Pilot Para de Moutier. Il raconte son parcours express avec la collaboration de *La Plume*. **Page 5.**

A **Nicole Siekmann**, qui nous propose une immersion avec les deux biplaceurs professionnels du Club que sont Morane Montavon et Christophe Kohler du côté d'Interlaken. **Pages 6 et 7.**

A **Fred Racle**, qui nous résume dans les moindres détails la saison de cross des membres du VLJ. Un millésime pas forcément exceptionnel. **Pages 8 à 11.**

A **Alexandre Constantin** et **Alphonse Frésard**, qui ont réussi la traversé du Plateau suisse le même jour en décollant de deux endroits différents. **Pages 12 à 14.**

A **Julien Gogniat**, qui relate tous les détails de son incroyable vol entre Mauborget et Sempach. **Pages 15 et 16.**

A **Claudie Moser**, qui nous conte son vol en biplace de plus de quatre heures avec son chéri Damien Charmillot. **Page 17.**

Aux **correspondants** de *La Plume*, qui nous offrent quelques petits potins croustillants. **Pages 18 et 20.**

A **Julien Gogniat**, qui s'est chargé de la rubrique « *Par le trou de la lorgette* ». A cet égard, il est allé poser quelques questions perfides à sa voisine Tina. **Page 21.**

A **Olivier Moser**, qui nous raconte deux vols en planeur avec Francis Petermann. Une expérience enrichissante ! **Page 22.**

A **Julien Gogniat**, qui nous présente Nomad Pilots, structure proposant des voyages à l'étranger. **Page 23.**

A **Fred Racle**, qui a assisté à la soirée film-conférence d'un certain Jean-Yves Fredriksen, dit aussi « *Blutch* », au cours de laquelle il a été question de son expédition en Himalaya. **Pages 24 et 25.**

A **Damien Charmillot**, qui signe la chronique « *Les échos des décos* ». Tout ce qu'il faut savoir sur quatre sites de décollage de la région. **Pages 26 à 29.**

A **Vincent Aubry**, président de la Jura'ltitude XC, qui nous présente la nouvelle formule qui sera mise en place en 2020. **Page 30.**

A **Pierre-Alain Girardin**, qui nous raconte avec de nombreux détails son voyage et ses vols en Albanie avec Jura Evasion. **Page 31.**

A **Pierre-Alain Girardin** (encore lui), qui est allé découvrir les joies du parapente à Castelluccio, un déplacement organisé par Glid'Air. **Page 32.**

A **Daniel Bachmann**, qui est allé recueillir les confidences de Béat Howald, à l'enseigne de la rubrique « *l'interview-vérité* ». **Pages 33 à 36.**

A **Martial « Matou » Geiser**, pour l'impression de cette édition. Bon, en même temps, il a le temps, il est à la retraite... Alors bonne retraite Matou et merci d'imprimer encore de nombreuses plumes à l'avenir. Et au cas où, on viendra t'aider...

A **Sarah Bachmann**, pour la correction des textes.

Aux fidèles **membres du Club**, qui ont participé à la mise sous pli de cette édition.

Colonne de secours : rendez-vous en 2020

3



C'était une promesse que tu as pu lire dans *La Plume* de juillet. Un petit potin relatait un exercice de la Colonne de secours prévôtoise. Pour des raisons de place, cet article sera finalement publié dans *La Plume* de juillet 2020. Mille excuses à Nicolaz Vez et Bertrand Conus qui ont été sollicités pour réaliser une immersion parmi ces bénévoles qui sauvent des vies par passion. (db)

A l'agenda

Samedi 1^{er} février 2020 : assemblée générale du Club Vol libre Jura, au Restaurant de la Gare, à Pontenet. Tous les détails dans la convocation.

Samedi 28 mars (dès 17h) : assemblée générale de la FSVL, à Courtelary (Camille Bloch).

Du jeudi 21 au dimanche 24 mai 2020 : sortie de l'Ascension du Club VLJ à Cavallaria. D'autres informations suivront en temps voulu.

Du vendredi 12 au dimanche 14 juin 2020 : Jura'ltitude XC. D'autres informations suivront en temps voulu. Site Internet : www.juraltitude.ch

Du vendredi 14 au dimanche 16 août : 8^e édition du Graitricks, à Moutier. Site Internet : www.graitricks.ch

Samedi 26 septembre 2020 : examen de la FSVL, à Moutier.

Ce n'est qu'un au revoir, alors à tout bientôt...

**Ecole en mode
*stand-by***

La décision en a surpris plus d'un : l'école leparapente.ch se met en mode *stand-by* jusqu'à l'été prochain. Ses deux fondateurs, Catherine Rais et François Boillat, ont décidé de vaquer à de nouvelles occupations en Argentine. Pour *La Plume*, Nicole Siekmann est allé recueillir leurs impressions avant de s'envoler pour l'Amérique du Sud.

leparapente.ch, école de parapente et centrale biplace, a été fondée il y a 15 ans à Delémont par Catherine Rais et François Boillat. Tout a commencé en 2002 : Catherine décide de faire une activité commune qu'ils n'ont encore jamais pratiquée auparavant avec François. A l'époque, Catherine habite à Boécourt et voit régulièrement le ciel coloré de parapentes. Elle en parle à François. Ni une, ni deux, ils commencent la formation pour l'obtention du brevet de pilote à Genève, sans imaginer un instant à quel point cela allait changer leur vie.

Tout s'enchaîne très vite. Tous deux sont passionnés par le vol libre, à tel point que François termine l'examen d'instructeur en 2004 et enchaîne avec le brevet biplace professionnel qu'il obtient en 2005. Leur premier élève est un ami, Gaëtan Fringeli que tout le monde connaît au Jura, et c'est grâce à lui que l'école a démarré son activité en 2005. Ben oui, quand on fait un truc sympa, c'est toujours mieux quand les copains et copines s'y mettent aussi. Plus on est de fous et plus on rit ☺!

A partir de là, leur rythme de vie est bien rempli. Tous deux travaillent une partie de la semaine en région genevoise et le reste à l'école de parapente à Delémont et aussi certaine fois sur celle de Genève pour former des biplaceurs et moniteurs. L'école bien connue de Delémont à la vache orange sur le parking derrière est ouverte du mercredi au dimanche, et comme François voulait qu'il ne reste plus une ligne de libre dans son agenda, il donne encore des cours de sauveteurs pour l'auto-école « du Damien » à Delémont. Durant toutes ces années, plus de



François Boillat et sa compagne en biplace au-dessus de Raimeux : une passion commune pour le parapente. (photo : fr)

100 élèves ont été formés et ils ont également organisé divers voyages au Maroc, à la Dune du Pyla, en Grèce, au Portugal, un « tour de France », à la Réunion, à Tenerife, en Argentine, etc.

Après 15 ans de bons et loyaux services, Catherine et François prennent un virage à 180° degrés et s'accordent un *break* ou quelques mois de congé sabbatique si vous préférez. Le bilan de ces dernières années est très positif, elles leur ont permis de tout d'abord transmettre leur passion du vol libre, mais aussi de faire de joyeuses rencontres qui ont su donner le jour à de belles amitiés. Catherine et François définissent le parapente comme une école de vie. On apprend non seulement à voler de ses propres ailes, mais également à se connaître soi-même et à accepter ses limites.

En 2020, l'école leparapente.ch est en partie mise en *stand-by* pour quelques mois. Nos tourtereaux s'envolent mi-janvier pour l'Argentine, plus précisément à Mendoza. Leur voyage parapente de 2009 leur avait laissé d'impérissables souvenirs, alors ils y retournent... mais pas seulement pour voler cette fois-ci. Le menu se composera d'acrobranches divers dans le pays, de balades à cheval, de conversion de containers de navire en appartements, de création de contenu vidéo. Bref, ils ne

vont pas s'ennuyer. Surtout que leur ami sur place, propriétaire de plusieurs parcs aventures dans le pays, va directement les mettre dans le bain en les envoyant tout le mois de février à Ushuaïa, où ils vont contribuer à la réalisation d'un nouveau projet de parc.

Pendant que Catherine et François vivront leur épopée argentine, l'école leparapente.ch ne chômera pas pour autant. Que l'on soit élève, pilote, que l'on veuille plier son parachute de secours, acheter du matériel ou tout simplement faire un vol biplace... il vous suffit de vous rendre sur le site Internet www.leparapente.ch : il y a une solution immédiate à portée de mains pour tout le monde ☺ Sans oublier que sauf imprévu, ils seront de retour à l'été 2020 !

Catherine et François ne nous font pas leurs adieux (ils vont revenir), mais ils profitent de l'occasion pour remercier toutes les personnes qui ont contribué et qui vont continuer à faire vibrer l'école en leur absence, à toutes les « pilotes » et « pilotes » de parapente et au Club Vol Libre Jura pour toutes ces belles années. Un merci tout particulier aux aides-instructeurs : Greg des Bois, Michel et le couple des décors, j'ai nommé Daniel et Catherine.

A tous de beaux vols et au plaisir de se revoir bientôt.

Nicole Siekmann

72 jours seulement pour obtenir le précieux sésame

Un brevet express

Il s'appelle Benoit Grosjean et c'est un tout jeune breveté ! Sa particularité : il a réussi son brevet en 72 jours, une prouesse rarement réussie dans notre petit monde du vol libre. Son premier vol, il l'a réalisé le 1^{er} août (cela ne s'invente pas...) et c'est le 11 octobre dernier qu'il a réussi son tour de force à Interlaken. Pour *La Plume*, il nous raconte son parcours express.



Benoit Grosjean est un passionné de montagne.

Avant de vous raconter cette expérience riche en émotions et carrément folle sur une aussi courte durée, je tiens tout d'abord à me présenter. Je m'appelle Benoit Grosjean, j'ai 23 ans et je suis domicilié à Court. Professionnellement, je suis ingénieur en conception de systèmes mécaniques. Il n'y a évidemment pas que le travail dans ma vie. J'ai un certain nombre de hobbies.

D'une manière générale, je suis passionné de montagne, et cela aussi bien en été qu'en hiver. Le parapente n'est pas ma seule occupation. Je pratique également l'escalade, j'aime aussi m'attaquer à des cascades de glace l'hiver. Et puis, pour entretenir ma condition physique, je suis un adepte de course à pied et de VTT.



Benoit Grosjean au décollage du Buement, au-dessus de Court.

C'est dans mon cercle familial que j'ai été initié au monde du vol libre, puisqu'à l'époque, mon père volait en delta. Et je dois avouer que c'est lui qui m'a donné l'envie de m'y mettre. C'est assez drôle, mais je n'ai jamais fait de biplace avant de commencer la formation.

J'ai opté pour le parapente, et ce, pour une raison évidente à mes yeux. C'est bien plus simple en matière d'infrastructure, comparé au delta.

Je me suis donc approché de l'école Pilot Para, à Moutier et j'ai touché concrètement mon premier parapente lors d'un week-end d'initiation. C'était mi-juin.

J'ai été très rapidement dans le bain puisque j'ai réalisé mon premier vol le 1^{er} août à Grindelwald depuis le First lors d'une sortie avec l'école. Pour moi, cela a été le déclic ; je savais que ce que j'avais envie de faire, c'était du parapente ! Depuis ce premier grand vol et toutes les émotions vécues à cette occasion, je n'ai raté aucune sortie avec l'école jusqu'au brevet.

Bien évidemment, plusieurs obstacles se sont dressés sur mon parcours. A commencer par l'examen théorique, que j'ai passé tardivement, soit le 25 septembre. J'avais à ce moment 40 vols à mon compteur. Et puis, ce fut l'examen pratique le 11 octobre, à Interlaken que j'ai réussi dans la plus grande joie. Je tiens à remercier mon instructeur Morane Montavon pour cette formation. Il a su me guider et m'amener à l'autonomie.

Si j'ai réussi ce brevet en si peu de temps, c'est que j'ai mis tous les atouts de mon côté. J'ai d'ailleurs une anecdote : un vendredi après-midi, on a pu faire sept vols à Graiterie. A ce rythme, c'est vrai que la formation avance rapidement. En effectuant ma formation à Moutier, j'ai bien pu exploiter la hauteur qu'offre le site de Graiterie, mais je dois bien avouer qu'à plusieurs reprises, les sorties du déco étaient assez compliquées avec la cime des arbres proche des pieds.

Benoit Grosjean avec *La Plume*

Ils gagnent leur vie en s'envoyant en l'air !

Le biplace mène à tout...

La Suisse compte d'innombrables beaux spots de parapente et Interlaken est certainement un de ceux qui offre le plus beau panorama. L'endroit est non seulement magique, mais il fait également partie des sites où se font le plus de vols biplaces commerciaux en parapente. Notre club compte désormais deux membres actifs et biplaceurs professionnels au sein de la compagnie Alpinair. Il s'agit de Morane Montavon et Christophe Kohler, de Moutier.

Comment devient-on biplaceur professionnel à Interlaken ? Tout semble si simple quand on voit le ciel coloré de parapentes, mais tout est très organisé et réglé comme du papier à musique ; il n'y a plus aucune place à l'amateurisme. Le Club VKPI (Verein Kommerzieller Piloten Interlaken) a changé la réglementation des vols commerciaux il y a environ deux ans.

Première étape : devenir membre du VKPI et remplir les conditions suivantes : disposer du brevet de pilote solo depuis au moins quatre ans ; être titulaire du brevet biplace parapente commercial suisse (y compris toutes les assurances nécessaires auprès de la FSVL) ; avoir un statut professionnel d'indépendant ; du matériel récent : aile, parachute de secours, tout est régulièrement contrôlé ; s'équiper de matériel audio / vidéos ; petite pharmacie de secours ; être membre actif du Delta Club Interlaken (DCI). Et bien sûr maîtriser la langue de Shakespeare est un incontournable pour faire le *briefing* lors de la montée en bus, communiquer et expliquer la marche à suivre aux passagers. Une fois que toutes les conditions sont remplies, le pilote postule auprès de l'une des six compagnies. Avant

Morane Montavon a réalisé plus de 500 vols commerciaux cette saison à Interlaken.



d'être engagé, la personne doit démontrer ses facultés de bon pilote en effectuant quelques vols tests et si tout est en ordre, elle obtient le statut d'« aspirant ». Pour devenir pilote agréé, l'aspirant doit voler pendant trois ans et effectuer au minimum 1000 vols avant de pouvoir obtenir le sésame de membre actif du VKPI. Morane est pilote, car il était actif la saison précédant l'entrée en vigueur du nouveau système. Christophe, qui a commencé le 1^{er} août 2019, est pour sa part « aspirant ».

Chaque compagnie a un nombre limité de vols pour les aspirants, déterminé par le VKPI, et ce chiffre est calculé par rapport au nombre de places assises dans le ou les bus des compagnies. Ensuite, il y a toujours des exceptions. Si un pilote est par exemple blessé, cette situation donne plus de vols aux aspirants. Chacun gère son carnet de vol qu'il devra ensuite annoncer au VKPI en fin d'année, mais en 2018, 64'000 vols ont été répertoriés. Morane est biplaceur professionnel à Interlaken depuis quatre ans, mais

2019 est sa première saison complète et il comptabilise déjà plus de 500 vols. Christophe, en commençant début août, compte déjà 250 vols à son actif. Interlaken offre un panorama d'exception ; nos deux amis disposent d'un bureau de luxe... Bref, ils ont vraiment la belle vie... Morane scinde sa semaine de travail en deux : du lundi au vendredi à Interlaken et le week-end à Moutier, où il exerce en tant qu'instructeur au sein de son école Pilot Para. Quant à Christophe, il a encore une activité d'ouvrier à Moutier trois jours par semaine jusqu'à la fin de l'année, mais dès 2020, il se consacrera entièrement à sa carrière de pilote biplace. La compagnie Alpinair est l'une des plus anciennes et se compose d'environ 20 pilotes/aspirants. N'oublions pas de mentionner qu'il y a également des pilotes/aspirantes femmes ; elles sont tout simplement indispensables pour répondre à la demande de la clientèle musulmane. Il faut aussi préciser qu'elles n'ont de loin pas la tâche la plus facile. Les passagères sont en générale vêtues de longues robes pas très pratiques pour se mettre dans la sellette passager, encore moins pour courir lors de la phase de décollage et ne sont, sans vouloir vexer personne, pas d'une corpulence très athlétique. En général, l'ambiance de travail est détendue. Morane et Christophe parlent d'un travail incroyable doté de beaucoup de responsabilités, mais tellement beau. Les clients viennent de régions du monde entier : Inde, Corée du Sud, Etats-Unis, Chine, Australie, Angleterre, France, etc. Avec certains passagers, on peut même parler de *babysitting* : il faut leur attacher les chaussures de marche, fermer la veste coupe-vent, les aider à attacher le casque.

Mais comme les gens viennent de leur plein gré pour s'amuser, ils sont de bonne humeur, contents de faire ce magnifique vol et dans la plupart des cas reconnaissants envers les pilotes grâce auxquels ils ont pu réaliser l'un des plus anciens rêves de



Christophe Kohler tout sourire avec sa passagère. Il a visiblement du plaisir dans son activité de biplaceur professionnel.

l'homme. En 1h15 de rotation (depuis la prise en charge dans le bus jusqu'au décollage et durant le vol jusqu'à l'atterrissage), il y a parfois un vrai lien qui se crée et qui laisse évidemment de fantastiques souvenirs.

Les sites de décollage du Beatenberg sont relativement techniques et les conditions de vol souvent exigeantes qui demandent un haut niveau de compétence des pilotes/aspirants. La sécurité reste un point essentiel et passe toujours en premier lieu : point météo entre les vols, surveillance des lacs, groupe *WhatsApp* avec des informations instantanées comme par exemple si le vent augmente subitement, les pilotes sont immédiatement informés. Les pilotes/aspirants ont toujours le dernier mot ; si l'un d'entre eux constate un problème, il y a alors une concertation entre professionnels débouchant sur un vote. Si la personne concernée ne peut pas assurer une totale sécurité, le vol ne sera pas effectué. Contrairement à d'autres spots, l'ambiance est également très bonne entre les six compagnies. On se rend service, on se prête les pilotes/aspirants si nécessaire et tout le monde se retrouve

au Hooters pour l'apéro pour clôturer la journée.

Morane et Christophe ont beaucoup de plaisir à exercer ce métier, mais ils y consacrent aussi beaucoup de temps et d'énergie. A la belle saison, les journées sont longues. Les premiers passagers décollent à 7h et la dernière navette monte à 18h30. Les bus des compagnies ne sont plus autorisés à monter aux différents décollages après 19h. Cela représente tout de même dix rotations et les pilotes/aspirants font jusqu'à maximum neuf vols par jour. Cependant, lorsque la météo est mitigée, il arrive qu'on ne fasse que deux vols en une semaine... Ce sont les aléas du métier.

Je me répète, mais ils ont vraiment la belle vie nos deux oiseaux ! Ils veulent souvent, côté hébergement c'est ambiance camping paradis, sans oublier le fameux Hooters, bien évidemment !

De décembre à avril, Morane changera un peu de décor pour effectuer des vols biplaces à Verbier, alors que Christophe continuera de contempler la Jungfrau.

Nicole Siekmann

Un millésime 2019 franchement en demi-teinte !

La saison de cross est terminée, ça ne fait aucun doute. En fait, elle est même terminée depuis un bon moment déjà. Finis les plaf qui donnent le tournis, finis de flâner en short sur les décors, finis les vols à durée indéterminée, finies les rentrées galère en autostop ou en train depuis un tout petit village dont on ignorait l'existence même et finies les rencontres avec des personnes qui par un sourire, qui par une attention, font votre journée. C'est aussi ça le cross, une petite aventure à chaque fois. Pour les prochains mois, l'ambiance sera plutôt matériel boueux, vols balistiques, vols congélateur et grosses débattues aux dix doigts. Mais avant ça, revenons un peu sur cette saison 2019 qui ne s'est, ma foi, pas si mal passée pour, comme qui dirait, les « distancespatz ».

Pourtant, 2019 ne sera sûrement pas la saison qui restera gravée dans les esprits. Le mois d'avril qui offre souvent des journées canon dont tout le monde se souvient a été aux abonnés absents. La suite du printemps s'est passée moyennement et ce ne sont vraiment que les deux mois les plus chauds de l'été qui ont été les plus généreux. Cuvée moyenne aussi car en septembre, et bien justement, rien en septembre.



Les retours en autostop ne sont pas toujours une galère ! (photo : R. Kowalczyk)

L'année passée, plusieurs gros vols

ont encore pu être réalisés à la fin de l'été, avec notamment six vols de plus de 100 kilomètres pour Roman Kowalczyk au mois de septembre 2018 ! A lui tout seul, ça représente plus de distance que celle parcourue par tous les membres du Club en septembre 2019 ! Et je ne parle même pas du vent, longéant, capricieux et trop souvent présent.

Et pourtant...

Mais, remettons un peu de soleil dans ce bilan 2019 car, malgré tout ce « cacaboutchi », pas moins de 24 pilotes du Club ont déclaré plus de 500 vols sur XContest et ça, ce n'est de loin pas du « cacaboutchi » puisque, au classement suisse, Christian Voiblet et Francis Gafner obtiennent respectivement la 1^{ère} et 3^{ème} places au classement individuel en delta, le Club caracole à la 1^{ère} place chez les deltistes et obtient un honorable 16^{ème} rang chez les parapentistes alors que l'année passée, il ne pointait qu'à la 26^{ème} place ! A noter aussi la 5^{ème} place de Damien Charmillot au classement biplace.

Pour obtenir de tels résultats, les « distancespatz » aimant se frotter aux rugueux reliefs alpins ont été d'un grand secours. Christian

La saison de cross

Voiblet a presque réalisé 1000 kilomètres en quatre vols, tous avec des plafonds à plus de 4000 mètres.

Francis Gafner boucle un beau triangle de 256 kilomètres et, en parapente, le *rookie* du Club Olivier Dietrich parcourt plus de 650 kilomètres en quatre vols, dont un FAI de presque 200 kilomètres ! Merci Oli de t'être inscrit dans ce Club du nord !

Aller plus loin

Avant de revenir chez nous, un petit mot pour les voyageurs, puisque l'on retrouve sur XContest huit pays visités par les membres du Club. On est allé se balader en Italie, Allemagne, Slovénie, France, Brésil, Espagne, Etats-Unis et Slovaquie.

Retour au Jurrrrra !

Le concours de distance du Club se base sur les vols déclarés sur XContest. Pour être pris en compte, le vol doit passer dans un cercle de 31 kilomètres de rayon centré à Tavannes. Les points engrangés se calculent selon les coefficients du XContest World qui favorisent les triangles fermés et les FAI. Et les FAI, c'est dur dans le Jura. Les coefficients sont de 1 pour les distances libres, 1.2 pour les triangles ouverts, 1.4 pour les triangles fermés et les FAI ouverts et 1.6 pour les FAI fermés. Les triangles sont considérés comme fermés si la distance de fermeture est plus petite que 5% de la distance totale.

Lorsque tu declares tes vols, contrôle que les cases Suisse et World sont bien cochées et aussi que tu as bien indiqué ton Club de vol libre préféré dans le XContest Suisse. En cas de violations évidentes de l'espace aérien, il serait peut-être aussi bien d'éviter de déclarer son vol.

Les deltistes

Ils sont 1^{er} au classement suisse, ils ont donc bien volé cette année ! Francis aligne les fameux triangles du site à cross des deltistes et se place aisément à la première place puisque son « rival » habituel a plutôt envoyé du gros dans les Alpes.

Stéphane, qui s’est moins étalé que le premier avec ses triangles, est deuxième, et Christian boucle le classement avec un seul vol dans la zone Jura.

Ce qu’on ne voit pas dans le tableau, c’est le vol de Francis du 3 août et pourtant je suis sûr qu’il s’en sou-

viendra longtemps ! C’était la première fois qu’il traversait le Plateau ! Magnifique vol depuis Montoz jusqu’au Hohgant (au nord du Lac de Brienz) avec une tentative de retour qui s’est malheureusement arrêtée à Wittenbach (le fameux bled dont on ignorait l’existence même).

Date	Déco	Dist.	Points	Temps	Vit. moy.	Coeff.
Francis Gafner			827.79			
02.06.19 11:29	Moron	206.74	289.42	06:51	31.56	1.4
08.08.19 13:05	Moron	145.90	204.26	05:26	28.74	1.4
04.08.19 12:01	Moron	180.43	180.43	05:43	32.72	1.0
30.07.19 12:01	Montoz	109.77	153.68	04:25	26.99	1.4
Stéphane Jeambrun			280.29			
05.07.19 16:52	Montoz	76.11	106.55	02:54	29.22	1.4
30.05.19 14:52	Courfaivre	47.97	67.16	02:09	29.29	1.4
13.07.19 12:12	Montoz	57.37	57.37	02:26	24.33	1.0
24.03.19 15:16	Montoz	35.15	49.21	01:29	29.97	1.4
Christian Voiblet			118.10			
30.03.19 11:42	Mauborget	98.42	118.10	04:15	24.03	1.2



Francis, fin prêt pour aligner les kilomètres !

Les biplaceurs

Trois biplaceurs ont fait voyager leurs passagers un peu plus loin cette saison avec notamment Damien qui a infligé presque 4h ½ de vol à sa passagère Claudie ! Il réussit une jolie visite guidée à travers le Jura en passant par la Tanne, Boécourt et en allant poser à Moutier.

Raphaël est deuxième avec des vols dans la vallée de Tavannes et un départ du Weissenstein qui finit au Fuet.

Le Long est sur la troisième marche avec des vols autour de Moutier.

Date	Déco	Dist.	Points	Temps	Vit. moy.	Coeff.
Damien Charmillot			189.06			
04.08.19 12:00	Weissenstein	61.05	85.47	04:26	13.97	1.4
05.07.19 13:40	Montoz	42.52	42.52	02:09	20.17	1.0
21.02.19 14:07	Caquerelle	35.32	42.38	01:59	20.01	1.2
25.08.19 14:58	Caquerelle	18.69	18.69	00:47	23.90	1.0
Raphaël Seuret			82.87			
13.08.19 19:04	Grenchenberg	27.73	38.82	01:21	21.22	1.4
16.08.19 12:06	Weissenstein	30.99	30.99	01:53	17.10	1.0
13.04.19 14:34	Grenchenberg	10.88	13.06	00:49	15.09	1.2
Pierre-Yves Schlup			81.50			
02.06.19 15:51	Raimeux	25.46	35.64	01:43	15.05	1.4
28.06.19 17:24	Graitery	19.93	19.93	01:42	12.23	1.0
04.07.19 18:08	Graitery	13.38	13.38	01:44	10.91	1.0
16.06.19 17:06	Graitery	10.46	12.55	00:52	13.40	1.2



Entraînement pour un vol de 4h1/2... au chaud !

Les parapentistes

Ici, ça se complique un peu puisque 22 pilotes ont envoyé des vols au XContest (ou pas, hein Alex !). Olivier Dietrich, fraîchement transféré du sud, ne renie pas ses origines et s’impose de justesse avec des vols majoritairement au départ du Chasseral. Il bat d’ailleurs largement le record du site avec un triangle fermé de plus de 170 kilomètres passant

par Olten, Tête de Ran et posé à Chasseral ! Et quand il quitte son Chasseral, c’est pour aller boucler un beau FAI de 130 kilomètres au Weissenstein.

Roman le talonne à quelques points seulement avec cette année, moins de succès à Mont-Soleil. En effet, son meilleur vol a été réalisé en décollant à Montoz Nord à presque 13

h avec des points de contournement à Olten et à Sonvilier.

Il a aussi été proche de battre le record de Mont-Soleil avec son vol du 2 juin qui l’a emmené à Gännsbrunn, au bord du Doubs, puis il a poussé assez loin à l’Ouest en contournant la CTR de La Chaux-de-Fonds par le Nord et en plaçant un point plus loin que le lac des Tail-

lères. Il revient par le Sud mais un atterrissage à La Sagne l'empêche de faire le tour complet de la CTR !

On retrouve ensuite Olivier Moser qui est un peu le Monsieur FAI du Club. Et il faudra l'avoir à l'œil l'année prochaine car s'il avait bouclé son meilleur vol du Weissenstein, c'est un triangle FAI de 170 kilomètres qu'il aurait réussi en passant par Cornol, Chaumont et Egerkingen !

On retrouve Joris pour la médaille en chocolat alors qu'il est 3^{ème} au classement suisse, mais Monsieur FAI et

le coefficient de 1.6 lui ont coupé l'herbe sous les pieds ! Il réussit comme d'habitude de très beaux vols dont certaines distances libres qui l'ont emmené loin sur le Plateau. 768 points pour le premier, 720 pour le quatrième, c'était disputé et c'est plutôt pas mal pour des vols exclusivement jurassiens !

Voilà ce qu'il en est pour les vols qui rapportent le plus de points mais il y a aussi ces vols qui ne figurent pas dans le classement et qui apportent tellement de satisfactions. Je pense

aux traversées du Plateau par exemple, vous êtes plus d'une dizaine à vous être aventurés « là où c'est tout plat » avec pour certains, un atterro à Interlaken. Sûrement l'effet Hooters ! Il y a aussi ces beaux vols depuis le Jura vaudois qui se terminent à la maison ou loin en suisse-allemande ou ceux dans le sens contraire. Il y aura beaucoup à faire l'année prochaine...

Date	Déco	Dist.	Points	Temps	Vit. moy.	Coef.
Olivier Dietrich			768.73			
16.07.19 12:02	Chasseral	170.77	239.08	07:05	24.10	1.4
30.05.19 11:41	Weissenstein	130.09	208.14	06:49	19.27	1.6
18.04.19 12:09	Chasseral	118.90	166.46	04:59	24.73	1.4
30.03.19 10:59	Chasseral	110.75	155.05	05:29	21.91	1.4
Roman Kowalczyk			763.99			
30.06.19 12:56	Montoz	150.43	210.60	06:45	22.47	1.4
30.05.19 11:40	Chasseral	136.69	191.35	05:38	24.25	1.4
02.06.19 11:06	Mont-Soleil	157.36	188.83	07:44	21.14	1.2
14.08.19 12:17	Mont-Soleil	144.34	173.21	06:31	22.91	1.2
Olivier Moser			730.22			
14.08.19 11:11	Weissenstein	149.83	209.76	08:03	18.61	1.4
22.07.19 11:02	Weissenstein	136.03	190.46	06:58	19.52	1.4
16.07.19 11:06	Weissenstein	103.96	166.34	06:19	17.63	1.6
04.08.19 12:06	Weissenstein	116.90	163.66	06:33	17.86	1.4
Joris Lardon			720.30			
24.07.19 11:39	Weissenstein	149.65	209.51	08:07	18.77	1.4
16.07.19 11:14	Weissenstein	128.67	180.14	06:10	21.25	1.4
22.05.19 12:33	Montoz	119.87	167.82	06:50	18.70	1.4
14.08.19 12:20	Weissenstein	135.69	162.83	06:09	22.40	1.2
Fred Racle			582.13			
25.08.19 12:42	Mont-Soleil	133.88	187.43	06:52	20.40	1.4
02.06.19 12:02	Mont-Soleil	109.86	153.79	04:55	22.91	1.4
24.07.19 11:33	Mont-Soleil	101.97	122.36	03:49	27.71	1.2
29.03.19 12:58	Mont-Soleil	84.68	118.55	04:08	20.86	1.4
Julien Gogniat			504.32			
17.07.19 11:21	Mauborget	150.37	150.37	06:10	25.00	1.0
16.07.19 11:16	Weissenstein	137.75	137.75	05:54	23.43	1.0
14.08.19 11:09	Weissenstein	83.89	117.45	04:46	19.03	1.4
16.08.19 11:15	Weissenstein	98.75	98.75	04:54	20.31	1.0
Raphaël Seuret			476.17			
02.06.19 12:20	Hasenmatt	85.89	137.42	05:42	15.53	1.6
22.05.19 12:36	Montoz	106.75	128.10	06:50	15.91	1.2
24.05.19 12:19	Montoz	78.23	109.52	05:29	15.62	1.4
01.06.19 11:31	Niederwiler	101.13	101.13	04:53	21.06	1.0
Fabio Viola			426.45			
01.08.19 12:07	Weissenstein	82.87	116.02	04:35	18.22	1.4
19.07.19 11:10	Mauborget	115.67	115.67	04:12	28.17	1.0
22.07.19 11:01	Weissenstein	110.02	110.02	05:51	19.62	1.0
03.08.19 11:57	Montoz	84.74	84.74	04:13	20.36	1.0
Pierre Arn			410.55			
16.07.19 11:43	Weissenstein	101.25	141.74	04:51	23.05	1.4
04.08.19 13:15	Raimeux	75.56	105.78	03:43	21.61	1.4
22.05.19 16:57	Grenchenberg	62.16	87.02	03:14	20.69	1.4
19.07.19 11:03	Mauborget	76.01	76.01	03:01	25.37	1.0
Alphonse Frésard			406.96			
04.08.19 11:26	Mont-Soleil	101.54	142.16	05:26	19.56	1.4
16.07.19 12:36	Montoz	87.27	104.72	04:04	22.30	1.2
30.07.19 13:01	Montoz	80.90	80.90	04:02	20.85	1.0
30.03.19 12:30	Montoz	56.56	79.18	03:03	20.25	1.4

Date	Déco	Dist.	Points	Temps	Vit. moy.	Coef.
Béat Howald			385.77			
16.08.19 10:56	Weissenstein	92.27	110.72	06:00	15.69	1.2
25.08.19 13:38	Mauborget	96.46	96.46	05:47	16.74	1.0
14.08.19 12:07	Mont-Soleil	79.57	95.48	04:50	19.17	1.2
13.04.19 14:19	Grenchenberg	69.26	83.11	02:58	24.04	1.2
Nelson Carvalho			362.21			
19.07.19 13:05	Mauborget	102.94	144.12	04:56	21.36	1.4
14.08.19 12:26	Weissenstein	96.96	135.74	05:02	24.53	1.4
31.08.19 12:46	Mauborget	42.64	42.64	02:12	20.74	1.0
19.04.19 12:26	Mauborget	39.71	39.71	01:59	20.89	1.0
Alex Constantin			324.94			
02.06.19 00:00	Raimeux	98.00	137.20			1.4
30.07.19 11:18	Weissenstein	120.64	120.64	06:21	19.22	1.0
30.06.19 15:07	Graiterie	47.93	67.10	02:49	17.32	1.4
Christian Wyssen			294.84			
18.04.19 11:53	Mont-Soleil	63.91	89.47	04:27	15.01	1.4
02.06.19 13:23	Mont-Soleil	58.84	70.61	02:29	24.26	1.2
04.08.19 13:16	Mont-Soleil	56.87	68.24	04:36	12.74	1.2
25.08.19 12:15	Mont-Soleil	55.43	66.52	03:30	17.28	1.2
Pierre-Yves Schlup			291.59			
25.08.19 12:41	Raimeux	51.83	82.93	02:21	22.56	1.6
30.03.19 12:12	Weissenstein	51.03	71.44	03:06	20.22	1.4
13.07.19 14:23	Graiterie	50.21	70.29	02:22	23.11	1.4
19.04.19 11:55	Weissenstein	47.81	66.93	02:53	22.02	1.4
Jan Laïs			278.05			
04.08.19 11:48	Mont-Soleil	100.90	141.26	05:51	18.53	1.4
30.03.19 12:36	Montoz	75.01	90.01	04:29	19.18	1.2
16.07.19 15:31	Mont-Soleil	38.98	46.78	02:13	23.63	1.2
Gürkan Celikbilek			264.62			
02.06.19 12:41	Raimeux	83.24	116.54	03:47	22.82	1.4
13.04.19 14:30	Grenchenberg	61.82	61.82	02:38	23.96	1.0
22.07.19 11:59	Niederwiler	45.06	45.06	02:01	22.33	1.0
22.05.19 16:58	Grenchenberg	29.43	41.20	01:36	25.73	1.4
Florent Schori			186.23			
24.05.19 15:01	Montgremay	67.08	67.08	03:52	19.72	1.0
30.03.19 13:28	Grenchenberg	42.13	58.98	02:58	14.94	1.4
23.05.19 14:39	Caquerelle	21.18	33.89	02:10	12.94	1.6
29.03.19 13:04	Caquerelle	18.77	26.28	02:45	10.02	1.4
Damien Charmillot			156.41			
08.08.19 12:30	Weissenstein	57.86	57.86	03:27	16.83	1.0
24.03.19 12:49	Montoz	55.77	55.77	02:53	19.65	1.0
19.04.19 11:37	Weissenstein	23.14	23.14	01:22	17.12	1.0
03.08.19 11:52	Montoz	19.64	19.64	00:59	21.04	1.0
Xavier Frossard			126.14			
19.04.19 11:56	Weissenstein	126.14	126.14	05:28	23.35	1.0
Francis Gafner			56.86			
19.05.19 16:00	Montoz	56.85	56.86	03:08	19.19	1.0
Pierre-Alain Girardin			46.89			
15.09.19 12:23	Mont-Soleil	23.57	23.57	00:40	35.78	1.0
05.07.19 18:00	Graiterie	11.41	15.97	01:08	20.85	1.4
18.06.19 11:06	Mt de Moutier	7.36	7.35	00:40	10.82	1.0

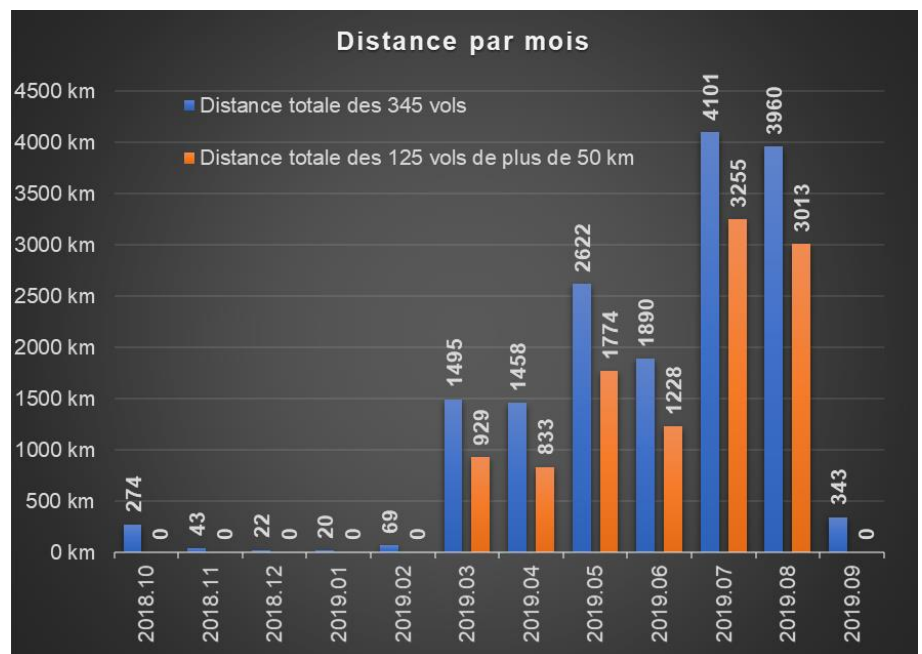
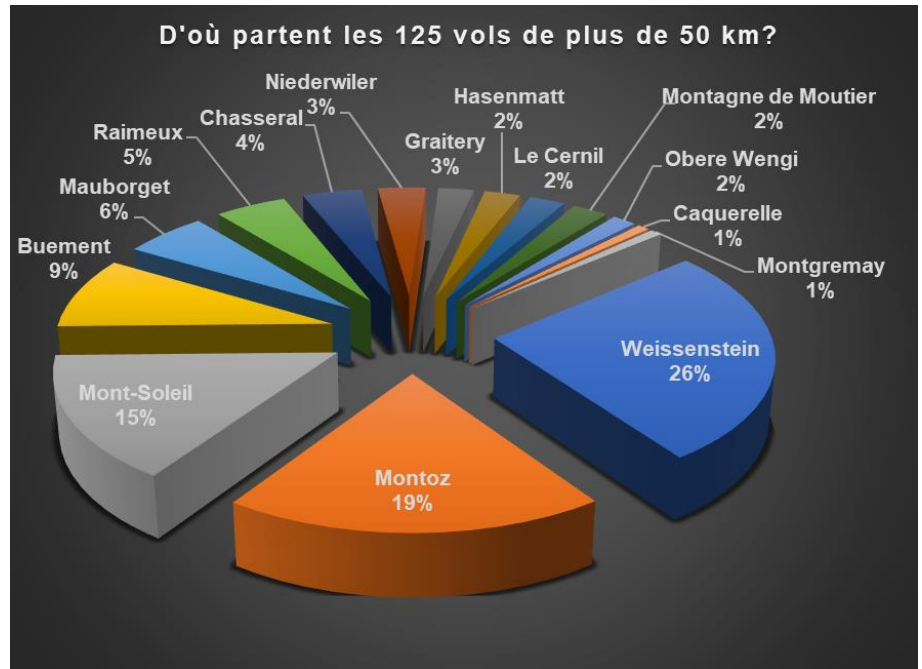
C'est d'où, pis quand qu'on saute le plus loin ?

La saison sur XContest débute le 1^{er} octobre et se termine le 30 septembre. Durant cette période, les parapentistes du Club ont déclaré 345 vols dont 125 de plus de 50 kilomètres passant par le cercle de 31 kilomètres de rayon centré à Tavannes. Les sites les plus fréquentés et offrant de bons rendements sont sans grande surprise le Weissenstein, Montoz et Mont-Soleil (voir graphique). Pour les deltistes, ce sont évidemment les Rochers de Loveresse qui l'emportent, loin devant Montoz.

Toujours pour les parapentistes, comme je le signalais en introduction et bien que les vacances aient permis à plus de monde voler, ce sont juillet et août qui ont été les meilleurs mois (voir graphique). On voit aussi que le début du printemps était maussade (plus de distance en mars qu'en avril !) et que la fin de l'été était carrément pourrie !

C'est tout pour cette année. Il est bientôt temps de troquer son parapente contre des skis ou d'aller chercher des thermiques dans les Alpes ou des contrées lointaines. Rendez-vous le printemps prochain et d'ici là, fous ta cagoule !

Fred Racle



Là où c'est tout plat (photo : O. Moser)



Thoune est à droite et Interlaken tout au fond. Il y a encore bien des kilomètres à parcourir... (photo : ac)

En vol, destination Interlaken, avec « Air Fonzi One » !

Traversée du Plateau

Aujourd'hui, un petit rêve s'est réalisé ! La traversée du Plateau suisse pour un atterrissage grandiose à Interlaken, la Mecque du parapente.

Et pourtant, les conditions au déco du Weissenstein était bof, bof, franchement pas incroyables de prime abord. Décollage vers moins l'quart – moins vingt en parapente avec Julien Gogniat, Joris Lardon, Laurent Petermann, Christophe Kohler et Fabiopasta...

Nous nous sommes livrés à une petite bagarre pour monter aux nuages. Mais là déjà le vol s'est révélé être magique ! Montée à 2100 mètres sur le haut de la chaîne jusqu'à Montoz et ce, alors que les nuages « du bas » étaient à 1700 mètres. Malheureusement, pas de photos de ce passage, mais des images gravées à vie ! Trop beau ! A ce moment, mon vol est déjà inoubliable avec ces images fantastiques.

Ensuite, balade jusqu'à Tavannes avec Joris et Fabio. Sur la Werdtberg, alors que plusieurs ailes s'étalent sur le déco, j'étais encore très indécis pour la suite du vol. Le Chasseral est très près mais pas très accueillant... Le Mont-Soleil est, lui, mieux « garni » de petits cumus et peu de temps avant, un planeur enroulait sur Orange...



Alexandre Constantin : un sourire de circonstance. (photo : ac)

Je m'y risque seul et c'est finalement un mauvais choix ! Ça plombe partout... ! Alors que je cherchais à sortir de là et remonter au nuage, mes deux potes de vol ont fait demi-tour peu après m'avoire dit qu'ils tenteraient le Plateau. Une fois assez haut, j'ai mis les gaz pour les rattraper et faire ce Plateau avec eux. Je les rejoins à Hasenmatt après avoir dépassé l'président Fonzi. Vers le Weissenstein d'où nous avions décollé quelque temps plus tôt, nous bifurquons sur le Plateau. Avec un poil de retard, Fonzi nous suit, Joris et moi. Fabio ne prend malheureusement pas le même wagon...

A peine parti, je fais un point bas style 100-120 mètres du sol. Ça commence bien ! Grrr ! Joris prend le large alors que Fonzi vient à mes côtés. Il fait à son tour un méga point bas du genre « bon ben ça passait, c'était beau ! ». Je continue en devinant Joris au loin.

Je le rattrape et cette fois je fais à mon tour THE point bas le cul dans les arbres, quasi à hauteur des cimes, pour remonter ensuite dans le thermique d'un semblant de caillou jusqu'à 2000 mètres. En plaine, ça fait haut, c'est cool ! Malheureusement, Joris n'aura pas cette



Le lac de Thoune offre de très jolies couleurs. (photo : ac)

chance sur une carrière qu'il avait repérée. Je continue seul, avec pour seul ami mon natel avec XC-Track dans la poche ! Je sais qu'il y a la TMA de Berne pas bien loin de là. Un poil plus tard, j'entends mon natel sonner pour m'en alerter. Je le sors de la poche pour voir et je n'ose pas dépasser 1700 mètres d'altitude... Ça corse un peu la chose !

Mais un peu plus tard, j'aperçois Fonzi en me retournant... Il est coriace, le président ! La route est encore longue et piégeuse. Tout va assez bien avant de se retrouver dans un espèce de vent de vallée pourri qui nous scotche net. J'arrive à me dépêtrer en la contournant alors que Fonzi, à ma hauteur mais un peu décalé, descend peu à peu. Il doit prendre une autre voie pour tenter de se refaire. Je survole le site des sympathiques Falkenflue et me prends un bon coup de pied à l'arrière-train. Ça branle bien mais je remonte super bien. Nous sommes à Thoune mais Fonzi, après avoir quadrillé le coin, doit se rendre à l'évidence... Il n'y a plus de terrain à vendre ici ! Il doit malheureusement aller se poser. Je continue dans les thermiques hachés par la brise du lac, tendu comme un string sur un parcours de tir à l'arc... Je longe les longues forêts et barres rocheuses qui surplombent la grosse gouille et, en prenant le temps de « faire juste », j'atteins enfin... Interlaken ! Yahouhouuuu !

Petite cerise sur le gâteau, avec une chance sur 100 pour que ça arrive, c'est Morane Montavon, de l'école Pilot Para, qui m'accueille à l'atterro !

Grosses poignées de main et direction le fameux bar Hooters pour lever nos verres à cette magnifique journée ! Avec le Cast qui nous attendait de pied ferme...

A noter que j'ai même pu rentrer avec le bus à Momo jusqu'à Moutier ! Le grand luxe !

C'est donc le pari réussi après mon troisième essai en trois ans. Bravo et merci à Jojo de m'avoir fait croire à ce plateau. Bravo *El presidente* Fonzi qui a réussi la traversée du Plateau avec juste la petite binche du Hooters en moins. Aucun doute qu'il l'a bue quand même...

Et merci à ma vénérable LM4 qui, malgré ses sept ans et sa tache de moisie, en a encore sous le capot !

Saluuuuu ! Et bons vols hivernaux.

Alexandre Constantin

Et sous la voile du président...

Lund 20 h 45 : Tout commence la veille au soir par un message d'Alex sur le groupe Whatsapp « Voler ? » et qui, après coup, me semble plutôt ironique : « Hello ! Que pensent les cracks de la météo pour domani ? Quelqu'un pour un petit cross si c'est bon ? » Je me dis alors que si Alex, qui ne vole plus beaucoup, est motivé à ressortir sa LM4, ça pourrait le faire... Et cela même si le site soaringmétéo pour le lendemain n'est pas vraiment canon. J'hésite donc et ne réponds pas au message, d'autant que je n'ai pas les vacances...

Mardi 8 h 46 : Tôt le matin, nouveau message : « Train 9 h 54 pour le Weissenstein. A « pluche » sur le groupe Whatsapp. J'observe le ciel depuis mon poste de travail et hésite : un vent du Nord est annoncé dès la mi-journée. Je me résigne donc à replonger le nez dans ma pile de dossiers à traiter avec l'intention de bosser jusqu'à midi.

Mardi 11 h 55 : Toujours pas de parapente en vue sur la première chaîne

entre Vauffelin et Frinwillier. Je me décide néanmoins à arrêter mon ordinateur et pars pour le décollage du Montoz de Tavannes. Plusieurs pilotes se sont donné rendez-vous à midi à Reconwillier. Je serai en retard mais pas de stress, rien ne sert de décoller trop tôt fin juillet au Nord...

Mardi 12 h 40 : Plusieurs ont déjà décollé mais les conditions semblent poussives. C'est alors que nous voyons Alex et Joris, puis Fabio à la hauteur de Péry. Ce coup-ci, il faut y aller, j'ai déjà pris assez de retard sur les cracks. Ils passent sur l'antenne et je me dis qu'ils vont aller faire un premier point de virage à Chasseral.

Mardi 13 h 01 : Décollage dans un ciel déjà bien couvert. La pompe à couillons étant aux abonnés absents, je longe la crête et trouve un premier thermique exploitable à la hauteur de la métairie de Malleray. Arrivé à Court, je fais enfin un plafond confortable à 2000 mètres. Tout en enroulant, je vois Alex me rattraper puis me dépasser. La vache ! Je me rendais bien compte que je ne volais pas très vite mais lui a été particulièrement rapide s'il est vraiment allé tourner au Chasseral. Je le vois gentiment disparaître en direction du Weissenstein.

Mardi 15 h 05 : J'arrive enfin au Weissenstein et j'ai perdu la trace d'Alex. Aucune idée de la direction qu'a pris l'oiseau. Pour moi, la décision est simple : au Nord, les cumulus se sont étendus et tout le Jura est couvert d'une chape bien dense. A l'Est, la TMA est comme il fallait s'y attendre active. Le retour vers l'Ouest n'entre même pas en ligne de compte. Il me reste donc le Sud, bien qu'aucun cumulus n'ait squatté le ciel du plateau. Oh et puis zut, ça ne serait pas la première fois que je finis à « Petaouchnok » et doive cumuler marche à pied, autostop, car postal et train pour un trajet de retour plus long que le vol. Finalement, ça fait aussi partie du truc. Et hop, départ dans le couloir entre la TMA de Bâle et la CTR de Granges.

Mardi 14 h 20 : Arrivé à la hauteur de Luterbach, je vois une voile blanche au-dessus du village voisin, Derendingen. Vu d'en haut, on a l'impression que le pilote marche sur les toits et qu'il aura bien du mal à s'en sortir. Je me demande même où il pourrait poser s'il le devait. Ce n'est qu'en approchant que je reconnais au premier coup d'œil la (vieille) LM4 victorieuse lors de la première édition du Run & Fly en 2012. J'ai



Une bière bien méritée sur la fameuse terrasse du Hooters. Alexandre Constantin pose très fièrement avec Raphaël Castelli et Morane Montavon. (photo : mm)

14

retrouvé Lalex ! Désolé mon vieux, mais malgré ma grande compassion, je ne peux pas t'attendre. Je passe donc mon chemin. Connaissant l'artiste, je ne me fais pas vraiment de souci pour lui.

Mardi 14 h 40 : A mon tour de faire un point bas. Je zérote à +/-100 mètres du sol au plat pendant cinq minutes pleines avant de retrouver une ascendance digne de ce nom. Ouf ! Remonté à 2000 mètres, je mets les gaz et rattrape gentiment Alex grâce à une ligne un peu plus directe que m'indiquent quelques barbules qui commencent à se former et disparaissent aussitôt.

Mardi 15 h 31 : J'ai fini par rejoindre la LM4 et nous volons maintenant plume contre plume sous la TMA de Berne. Oreilles et accélérateurs sont de rigueur pour respecter l'altitude maximale de 1700 m. Je ne suis jamais allé aussi loin en plaine et un sentiment de joie commence peu à peu à m'envahir. Le fait d'être avec un pote en ajoute encore en émotions. Fabuleux ! Les Préalpes sont à nous !

Mardi 16 h 08 : Nous enroulons ce qui sera pour moi la dernière bonne pompe de la journée à la hauteur de Meienried, refaisons le plafond à 2000 mètres et poursuivons notre route ensemble encore 30 minutes.

Mardi 16 h 40 : Les thermiques sont maintenant plus teigneux et surtout plus hachés. Je choisis alors de contourner une colline par le Nord pour essayer de m'y appuyer mais sans vrai succès.

Alex qui est passé plus au Sud a retrouvé une belle ascendance et disparaît lentement dans le ciel bleu. Je continue à contourner à « radada » les arbres et autres lignes électriques en gardant un œil vers les atterros de secours possibles. Je reprends en direction de Thoun, traverse une première fois l'atterro officiel du Delta Team Falkenflue et vais tenter de m'appuyer contre une colline de 800 mètres de haut.

Mardi 17 h 00 : Alors que je me bats à ras les arbres avec ma voile dont les deux moitiés ne semblent pas voler dans le même thermique, j'aperçois une dernière fois Alex qui n'est plus qu'un petit point haut dans le ciel. Me disant que c'était peine perdue et que je ne pourrai cette fois plus le rattraper, je jette une nouvelle fois un œil sur le terrain du DT Falkenflue où deux rigides sont posés et décide d'y achever mon vol. La case « traversée du Plateau » peut enfin être cochée... Depuis le temps et les nombreux essais ratés, poser à Brenzikofen était tout à fait réjouissant. Je ne savais alors pas encore qu'Alex rejoindrait Momo à Interlaken, ce qui m'aurait sans doute motivé à essayer de poursuivre. Mon XC-Track m'ayant lâché une heure avant la fin du vol et ne connaissant pas bien la région, je ne voulais pas non plus me lancer dans la remontée du Lac de Thoun à basse altitude à flanc de montagne où je ne sais pas si des atterros de secours

existent, où je ne connais pas les espaces aériens et où le vent Nord-Ouest forçant s'engouffre. Ayant appris par la suite qu'Alex s'était bien fait malmené dans la dernière partie de son vol, je n'ai aucun regret d'avoir pris une sage décision. Je n'ai sans doute plus le même grain de folie que par le passé. Apparemment, Alex a su cultiver et conserver le sien...

Epilogue : Bien que ce ne soit pas mon plus long vol, il s'agit sans doute d'un des plus beaux. Ce n'est pas non plus un véritable exploit, d'autres pilotes du Club l'ont déjà réussi les saisons précédentes et le vrai challenge serait de revenir ou de descendre sur Montreux. Ce vol a cependant suscité un bel enthousiasme, tant pour les acteurs que sur Facebook et il méritait à mon sens ce petit récit dans votre magazine préféré. Il a aussi eu le mérite de motiver d'autres pilotes du cru, puisqu'une dizaine d'entre eux se sont retrouvés sur le Montoz quatre jours après avec une même motivation. Olivier Dietrich en parapente et Francis Gafner en delta ont su au mieux exploiter les conditions de vol du jour et ont rejoint Interlaken. Bravo à eux et à toutes celles et ceux qui s'y sont essayés. Bien qu'elle se provoque, une part de chance est toujours nécessaire dans notre sport favori. Je vous souhaite d'ores et déjà une excellente saison XC 2020 pleine d'aventures, d'émotions et de rêves réalisés.

Fonzi

Le récit palpitant d'un vol incroyable et inhabituel

Jeune pilote et déjà très confirmé ! En résumé, c'est notre ami Julien Gogniat. Cette année, il s'est fait l'auteur de vols de grande distance, dont un entre Mauborget et Sempach, sur 150 km. Il le raconte avec force détails.

Le mois de juillet

Le 16 juillet, j'ai établi mon record personnel au départ du Weissentstein en zigzagant sur 137 km. En voyant les prévisions du lendemain - des plafonds à 3000 mètres, tendance O-N/O en altitude et malheureusement quelques nuages d'altitude - j'ai décidé de remettre ça. Mais cette fois depuis Mauborget, avec Joris, un célèbre pilote du VLJ avec qui j'apprécie énormément voler, un style de vol auquel je n'ai pas trop de mal à m'adapter, malgré son *gun* difficile à suivre et impossible à égaler en plané face au vent.

Petite virée avec Joris et les pilotes de ZH

Afin d'être à l'heure et de pouvoir décoller rapidement, nous nous retrouvons en gare d'Yverdon avec des pilotes de Zurich qui partageront le taxi avec nous. Arrivés au décollage de Mauborget, ça n'a pas l'air canon, mais pourtant, les croiseurs du Weiss et quelques-uns de la League Suisse arrivent déjà en provenance du Suchet. La majorité passe sous le déco, ils volent bas et foncent tout droit. Mon but du jour : ne plombe pas, reste haut ! Ce n'était pas gagné !

Ne plouffe pas ! Reste haut !

Nous décollons avec Joris et partons faire une première balise direction Le Suchet. En avançant, je gratte toutes les bulles. C'est difficile ; on ne monte pas plus de 50 mètres avant de se faire éjecter de ces petites bulles. Joris continue d'avancer en direction du Suchet ; ça n'a pas l'air fameux. Cependant, j'aperçois



Joris Lardon sous sa Zeno très performante survole ici le Mont-Aubert avec une vue magnifique sur le lac de Neuchâtel (photo : jg)

un *gun* passer 500 mètres plus haut. Cela doit bien monter quelque part ! Je décide d'arrêter d'avancer pour monter sur un joli versant S/E exposé au soleil. Ça péclote de tous les côtés sur cette face où je m'appuie, dans le champ derrière, très difficile de trouver le chemin mais avec de la persévérance et quelques minutes de patience, je grimpe dans ces bulles qui finissent par former une belle colonne. Premier plafond à plus de 2200 mètres.

Gaz à fond sur Chasseral

Je suis haut ! C'est cool mais maintenant départ ! Un voile de stratus commence à recouvrir le ciel en provenance de l'Ouest. Il n'y a aucun nuage en vue avant Chasseral, c'est dire si ce n'est pas gagné ! J'avance, très conservateur, en direction du Mont-Aubert, où je retrouve Joris dans une très belle pompe. On enroule, on cherche le noyau et on s'entraide à se satelliser. Aux commandes de sa Zeno, Joris s'engage dans un plané en direction du Nord avec le cap sur Travers, dans le val portant le même nom. Je pousse le premier barreau pour compenser le manque de vitesse par rapport à Joris, en prenant soin de me faire tout petit dans mon cocon et prendre la position qui me donne le meilleur

De Mauborget à Sempach

plané. Plus on avance et plus je m'enfonse ! Joris monte avec son *gun* face au vent ou c'est moi qui tombe du ciel, bordel ? Avec ma modeste expérience, j'ai décidé de ne plus le suivre car en essayant de suivre des engins de chasse, je plouffe.

En plus de ça, le Val-de-Travers était dans l'ombre, sans nuages. Je prends donc mes décisions et procède à des analyses : je tire sur la face sud du Crêt Teni au-dessus de Provence et ça paie. Joris a entre-temps fait demi-tour et est venu me rejoindre. On reprend 500 mètres, tout en dérivant au sud du Creux-du-Van : enfin de retour à 2000 mètres. Joris part en direction de la vallée de La Sagne. Je continue de grimper car l'ascendance continue d'être généreuse mais aussi par sécurité. C'est qu'avec mon camion, je plane moins ; il me faut faire le plein. Je repars du Creux-du-Van à plus de 2800 mètres.

En face de moi, le premier joli cumulus se trouve au-dessus du Rocher des Tablettes. Je mets les gaz, poulie contre poulie, tout droit pour faire le plein avant que le nuage ne se dissipe. Le *timing* est bon, petit enroulage jusqu'à la base et départ le long de la crête séparant le Val-de-Ruz de la vallée de La Sagne. Je retrouve Joris juste avant le Mont-Racine et là, nous volons la même ligne jusqu'à Tête de Ran, La Vue-des-Alpes, enfin la rue de nuages est en vue ! Il reste 10 km avant de la rejoindre. Arrivés sur Cernier, on se satellise à 3030 mètres dans un thermique du tonnerre. Il fait froid, mes doigts me font mal et j'aperçois Saignelégier. C'est à ce moment que je butte contre mon pire obstacle mental : le plaisir n'est plus de la partie.

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué

Et c'est à ce moment-là que la pire décision fut prise. Au lieu d'aller tout



Le Pilatus au loin. (photo : jg)

16

droit et de suivre la rue de nuages que je n'imaginai jamais rejoindre, je suis Joris qui tire sur Saint-Imier. Mon manque de motivation et le froid m'y ont probablement poussé. Je regrette rapidement lorsque je me retrouve à 50 mètres au-dessus des éoliennes de Mont-Tramelan ; j'ai pu apercevoir le paysan dans son tracteur. Au moins, il faisait chaud : quel bonheur ! Je me glisse entre les deux éoliennes pour m'appuyer du côté Nord et galère à enrrouler, ça péclote, mais ça déclenche. C'était moins une, j'étais si bas que j'ai vu la moustache du paysan et lui m'a probablement entendu crier de joie avant que je regagne mes 200 mètres qui me servent à continuer sur Tramelan tout en dérivant et en montant encore 200 mètres de plus : yes ! Je suis assez haut pour repasser sur le vallon de Saint-Imier à la hauteur de Corgémont. On refait le plein avec un planeur et j'aperçois Joris un peu plus loin devant, il part bas et sa ligne est bonne. Je m'empresse d'aller sur cette même ligne, enrroule un thermique très désagréable au-dessus du Col de Pierre-Pertuis et fonce sur Montoz pour rattraper Joris avec qui nous avançons direction Granges et on décide d'attaquer le Plateau, un peu tôt ?

Schweizer Mittelland, willkommen !

On commence à perdre de la hauteur, on passe sous de jolis nuages et toujours pas de thermiques ! A la hauteur de la Hasenmatt, on retourne sur la crête pour faire le plein car ça devient inquiétant d'avancer sous ces cumulus de rêve, pourtant

inactifs. Joris arrive à remonter sur la crête mais je me fais écraser sous le vent et perd encore 600 mètres. Plus qu'une chance : un thermique de plaine. Je fais demi-tour et je tente ma chance en me dirigeant sur une ligne avec de jolis nuages. Avec chance, je trouve une pompe sur Oberdorf qui me fait gagner plus de 1000 mètres ! J'ai pris soin de me décaler sur le bord extérieur de la TMA, malheureusement active. La rue de nuages suit la TMA, je zoome sur mon téléphone pour voir les bords et je vole le long de la zone. Je commence à apercevoir quelques-uns des couteaux des crosseurs partis du Jura vaudois également. Philippe Leuenberger part vers Langenthal en contournant par la droite aux commandes de sa Niviuk Peak. Je choisis de continuer direction Aarwangen.

Je continue tout seul

Une fois plus loin, je remarque deux très humbles cumulus à ma droite qui commencent à se développer. Joris continue tout droit après un magnifique *low save*. En suivant cette ligne, je peux peut-être rejoindre Lucerne... J'étais fatigué, j'avais mal à la tête. Je n'avais plus envie de voler. J'ai repensé au chemin que j'avais fait depuis le matin même : j'avais passé le voile nuageux qui a fait « vacher » plus d'une personne ce jour. J'avais rejoint la rue de nuages de Chasseral qui me paraissait impossible à atteindre, j'avais combattu le froid pendant des heures, je m'étais enterré à Mont-Tramelan, je m'étais refait sur

Oberdorf. En repensant à tout ça, j'ai eu un petit élan de motivation et de confiance en moi et je décide de me surpasser jusqu'au dernier moment. J'avance, fais les bases des nuages et vole très conservateur à 2000 mètres. Je longe la TMA de Zurich en visant le Lac de Sempach, je prends soin d'éviter toute zone aérienne sur mon passage.

A chaque fois que je m'approche de la base, un nouveau cumulus se dessine devant moi, bordel, ça c'est la bonne ligne ! Je passe Pfaffnau à plus de 2000 mètres et me « satellise » une fois de plus. Sur mon téléphone commencent à apparaître les zones d'Emmen, la TMA de Zurich, la zone de Beromünster, etc... Je vais être bloqué, je n'avais jamais fait un plan de vol aussi grand, je ne connais pas la région et avec mon cerveau altéré par le vol et mon manque d'hydratation, je décide de juste chercher à boucler 150 km et d'aller poser. Je m'enfoncé dans le coin entre la zone d'Emmen et Beromünster, je zoome sur mon téléphone pour voir mes déplacements en détail. Je boucle 150.3 km et me rends au-dessus du Lac de Sempach pour perdre de la hauteur car ça monte partout et pose à côté du lac, lessivé.

Hors service

Une fois au sol, le cerveau sur *off* après un vol qui m'a demandé énormément de ressources et lors duquel j'ai battu mon record personnel, le lendemain de mon 137 km, j'ai lâché une petite larme, crié de joie, et j'ai ensuite plié mon parapente. A la suite de ça, j'ai réussi à manquer deux bus car je regardais mal l'arrêt de bus sur Google maps (oui deux fois) et je suis parti retrouver Joris qui avait fait un magnifique 143 km. On s'est retrouvé à la gare d'Olten on a partagé une bonne bière et on a repris le train direction la maison. Il m'a fallu 24h pour arrêter de trembler de joie et d'excitation. Merci Joris d'avoir partagé ce magnifique vol avec moi !

Julien Gogniat

Damien et Claudie signent un exploit de 4 h 26 !

**Biplace
cross**

Ils vont probablement s'en souvenir encore bien longtemps. Ils, ce sont Damien Charmillot et sa passagère Claudie Moser. Le 4 août dernier et au décollage du Weissenstein, ils ont réalisé un joli exploit en volant pendant 4 h 26 pour une distance totale de 61 km en triangle. Pour *La Plume*, Claudie nous fait partager ce vol.

Après vous avoir conté mon introduction au monde « parapentesque » il y a une année, me revoici pour vous relater mon premier vol biplace de distance. Le pilote ayant très lourdement insisté et menacé de trouver d'autres passagères, alors je m'y colle !

Fait suffisamment rare pour être relevé, une belle journée nous attend et nous sommes dispos tous les deux. De plus, les conditions de vol en ce dimanche 4 août semblent prometteuses.

Le point de départ sera le Weissenstein ce jour-là, comme beaucoup d'autres d'ailleurs ! Une fois fait sa place et décollé, les essais de parapentistes dans les thermiques nous guident vers l'Ouest. Pourtant, assez vite, plusieurs choix semblent s'offrir. Alors que nous continuons à longer la première chaîne, Fabio et Olivier, qui ont décollé en même temps que nous, prennent vers le Nord.

Après une traversée de vallée assez aisée au-dessus de Malleray et Tavannes comme premier but atteint, mon pilote hésite : continuer vers le Nord ou viser Chasseral ? Le choix semble cornélien ! D'où les (très) nombreux aller-retour au-dessus du Fuet.



Damien et Claudie : un sourire de circonstance ! (photo : cm)

Alors que plusieurs parapentistes ont choisi l'option Chasseral, les nuages nous invitent plutôt à continuer vers le Nord, ce que nous faisons. Quelle surprise à ce moment-là de croiser Olivier en route pour Chasseral. Il s'avérera qu'il aura fait une boucle similaire à la nôtre mais en sens inverse.

Le prochain objectif fixé est bientôt en vue. Il s'agit de Boécourt et son déco. Jusque-là, le chemin aura été paisible. Nous avons été menés par de généreux courants ascendants et un vent dominant peu présent. Notre périple se poursuit donc en longeant la crête, direction Delémont. Nous faisons un bout de chemin avec Jan, qui s'est aventuré dans cette contrée reculée du Nord du Jura. Après avoir passé Delémont, il est temps de songer à boucler notre vol, et si possible avec un FAI. L'option Moutier est donc retenue. La traversée vers Courrendlin se fait tout facilement et nous trouvons une superbe

pompe aux alentours de Châtilion qui nous permet de passer au-dessus de la Montagne-de-Moutier à belle altitude.

Encore un passage devant le déco de Graivery pour dire bonjour aux pilotes prêts au départ et nous envisageons finalement l'atterro à la roulotte, car les conditions ne permettent plus de tenir en l'air.

Après 4 h 30 de vol, les besoins naturels se font sentir et les jambes ne tiennent guère en place. La traditionnelle bière permet de débriefer avec les autres pilotes présents sur cette magnifique journée de vol.

Bravo mon pilote ! Grâce à ce vol, vous verrez peut-être le nom de Charmillot à la 5^e place suisse de la catégorie tandem du XContest.

Claudie Moser

Données techniques

Déco : Weissenstein.

Atterro : Moutier.

Distance : 61 km.

Durée : 4 h 26.

Altitude max : 2307 mètres.

A la découverte de Lanzarote et de ses jolis spots delta

Par ici les petits potins

Cela fait déjà quelque temps que des pilotes du Delta Club Romand se rendent une à deux fois par année pour voler à Lanzarote, île extrêmement aride de l'archipel des Canaries.



18

Depuis le temps que j'en entendais parler et que certains me proposaient de faire le déplacement, j'ai décidé de faire le pas et de voir par moi-même ce qui les attirent tous ici... Dans l'équipe des Jurassiens, Jean-Martin Welker a décidé de prendre un peu de bon temps et de m'accompagner. Nous avons embarqué le 13 novembre à Bâle avec nos deltaplanes pliés court et retrouvé quelques heures plus tard toute l'équipe de DCR devant la plage de Puerto Del Carmen.

Les premiers jours de notre séjour ne sont pas très favorables au vol, des vents forts très rafaleux soufflent sur les îles depuis plusieurs jours. Il s'agit de conditions plutôt inhabituelles pour la saison. Nous profitons donc de faire les touristes pour découvrir l'île.

Les jours qui suivront seront de mieux en mieux avec des vols par vent Nord-Est sur le site de Mala, par vent du Nord à Cunchillo puis cinq jours de suite par Nord-Ouest (le must) sur les fameuses falaises de Famara ! Un vol fabuleux de plus de deux heures à travers les nuages nous laisse à tous des étoiles dans les yeux.

La fin du séjour se passera sur les deux sites des premiers jours par Nord et Nord-Est.

Les fins de journées et soirées se passent généralement tous ensemble à manger des tapas et siroter quelques verres. Les repas sont excellents à des prix très abordables et les gens sont gentils et serviables.

De nombreuses activités sont proposées sur les îles, passant des randonnées sur les volcans à l'initiation au *kit-surf* et de la visite de musées à la dégustation des grands crus des différentes caves à vin de la région.

Si vous cherchez une destination pour vous seul ou pour toute la famille, je vous garantis que tout le monde y trouvera son compte. Je vous conseille vivement Lanzarote et les autres îles des Canaries. (Nicolas Tatti)

Les bouffeurs de meringue...



C'est bien connu, les sommets de nos monts sont réputés pour les métairies et notamment leurs excellentes meringues. Lors de la journée de remerciements des bénévoles organisé par le comité du Graitricks, *La Plume* a croisé deux bouffeurs de meringues (comme dirait le Pierre) à l'Auberge du Graiterie. Apparemment, ceux-ci étaient plutôt affamés... (dc)

Une nouvelle girouette à Courrendlin !



Vous l'aurez peut-être remarqué : un des poteaux d'éclairage du terrain de sport sis à l'Ouest de l'école de Courrendlin est depuis peu équipé d'une girouette ! Il faut avoir l'œil, voire même de bonnes lunettes, surtout si on passe dans le coin en voiture...

Le projet a été imaginé par Gürkan et Michel Charmillot, probablement au cours d'une soirée bien arrosée. L'idée a été présentée au maire de Courrendlin qui a leur a expliqué la procédure. Il fallait simplement envoyer une demande officielle à la commune et que cela ne devrait pas poser de problème. C'est Gürkan qui s'est chargé de rédiger le courrier. Double Mich s'est quant à lui attelé à l'élaboration technique de la girouette. Il s'est servi d'une roue de vélo, ce qui lui semblait bien pratique. Une fois construite, elle a été testée dans son jardin à Vicques. Bingo, cela a bien fonctionné...

Et pour l'installation, il a été convenu d'une date et c'est Greg Chapuis qui s'est chargé de grimper au sommet du poteau d'éclairage pour la fixer. (mc/db)

Une sortie de toute beauté !

La sortie du 45^e du Club a eu lieu dans la vallée d'Interlaken le samedi 28 septembre, avec une bonne trentaine de membres présents. Le départ fut matinal avec un rendez-vous à 07h de Delémont avec escale à Moutier.

Le premier vol s'est déroulé à Meiringen, en face de la célèbre chute d'eau bien connue des amateurs du détective de sa Majesté, Sherlock Holmes. Le vent au décollage nous a tout de même permis de connaître le prix du mètre carré du terrain dans la région, mais finalement tout le monde a pu se mettre en l'air !

Arrivés en bas, et Eole se mettant à s'accroître, la décision fut prise de partir voler à Interlaken. Le deuxième vol fut magique avec quasiment tout le monde en l'air sur le Harder (montagne entre le décollage et Interlaken) pour une bonne heure de vol. Malgré le vent fort d'environ 30



km/h sur la ville, tous les atterrissages se sont déroulés sans encombre.

Merci à notre chauffeur de bus Gabriel (qui a même pu profiter d'un vol biplace), à Morane qui a fait le déplacement avec son école, aux organisateurs, au Club ainsi qu'à toute l'équipe pour les moments passés !

Il va sans dire que le souper à la patinoire de Delémont s'est déroulé dans la joie et la bonne humeur ! (dc)

C'est franchement à se tirer une... Bâle !

« Secteurs TMA Bâle Tango actifs. Clairance et contact radio obligatoire sur la fréquence de BALE INFO 121,250 pour transiter en classe D. » Tout le monde reconnaît ce message, n'est-ce pas ?

Il est particulièrement irritant et il a la mauvaise habitude de résonner dans nos téléphones ou nos radios illégales presque chaque fois que des petits cumulus fleurissent sur les crêtes, que la base des nuages est stratosphérique, qu'il n'y a pas de vent ou qu'il y a du vent qui vient de n'importe quelle direction sauf du Nord. Il doit y avoir un microclimat à Bâle, avec une espèce de vent de Mer

du Nord qui s'engouffre par le Rhin et qui balaie l'aéroport de bourrasques tellement dangereuses pour l'aviation.

J'ai maintes fois recherché un site faisant état des activations réelles de l'ILS 33, en vain. Je n'ai trouvé qu'un résumé des atterrissages par le Sud qui démontre que le pourcentage de survol est admirablement respecté. Sur la page <https://www.euroairport.com/fr/euroairport/environnement/mouvements/ils33.html>, il faut cliquer le lien « Statistique d'utilisation ILS 33 » au paragraphe « mode d'utilisation » pour obtenir ces statistiques.

Le lien <http://euroairport.meteonews.net/approaches.php?lang=fr&day=0> montre, lui, tous les atterrissages et conditions météo des sept derniers jours. C'est parfait pour constater que malgré ce message agaçant qui a tourné en boucle toute la journée, aucun avion ne s'est posé en faisant son approche par le Sud. C'est à se tirer une Bâle... (fr)

Un examen de la FSVL à Graitery en 2020 !

SHV FSVL		Menu
Examen pratique - Moutier		
Date	26.09.2020	
Prix	125.00 CHF	
Statut		
Inscrivez-vous		

Vous avez bien lu le titre : un examen de la FSVL aura bel et bien lieu à Moutier en 2020. Et non, ce n'est pas un gag anticipé du 1^{er} avril. La date : samedi 26 septembre.

L'instigateur est bien évidemment Morane Montavon, le maître des lieux, puisqu'il connaît Graitery comme sa poche. Cela fait même quelque temps que l'instructeur de l'école Pilot Para y pensait.

Explications du principal intéressé : « J'en avais déjà discuté avec Pascal Balet lors de ma formation d'instructeur. En milieu d'année, les instructeurs suisses ont reçu un courriel de la FSVL pour proposer de nouveaux sites d'examen théorique et pratique. Je n'ai pas hésité une seconde et j'ai proposé le Graitery. »

Quelques semaines plus tard, Morane Montavon a été contacté par Beni Stocker, de la FSVL, et Claude Ammann (il est responsable des experts à la FSVL) pour obtenir quelques précisions sur le site. C'est ainsi que Graitery a été validé comme futur site d'examen : « Beni Stocker est venu nous rendre visite dans le cadre de mon contrôle de compétences d'instructeur et il en a profité pour se rendre compte de ses propres yeux de la faisabilité ou non d'examen à Graitery. Après avoir réalisé deux vols, il a été convaincu par le site », explique Morane Montavon.

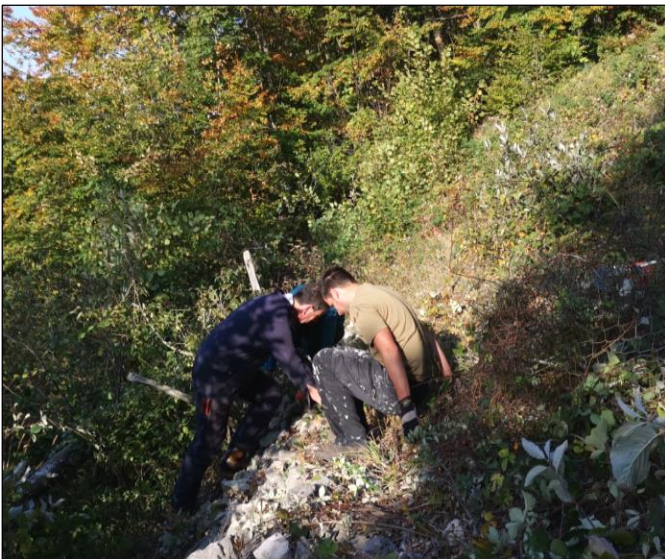
Rendez-vous est donc pris au samedi 26 septembre prochain (mm/db)

Delémont, tout beau, tout neuf !



Un site de décollage, c'est bien connu, cela s'entretient. Et dans le domaine du jardinage, de l'élagage, du bûcheronnage et bien d'autres choses encore, le Club sait s'y faire. Et surtout, avec le nombre de sites pour lesquels il faut prêter attention, eh bien le travail ne manque pas.

Retour au 21 septembre dernier sur le coup de 8 h, sur les hauts de Delémont. Cette fois, c'est le déco de la capitale jurassienne qui doit subir une cure de jouvence. Déjà qu'il est compliqué, mieux vaut être aux petits soins...



Il s'agit de dégager et remplacer la barrière qui retient les cailloux ; ces fameux cailloux qui roulent et qui s'entassent justement derrière cette barrière de retenue. C'est déjà un gros boulot en soi !

Il faut aussi sortir les poteaux FMB et les remplacer par des troncs d'acacia, de même que dégager les gravats avec une machine de chantier. Enfin, pour que le site retrouve de belles allures, rien de tel que du débroussaillage et de la coupe de bois sec. Pour réaliser cette corvée, il y avait : Pierre Arn, Simon Brancucci, Greg Chapuis, Jérôme Jolidon, Olivier Moser, Olivier et Valérie Groux, Raphaël Seuret, Béat Howald, Gürkan Celikbilek et Chantal Scaiola. Une bien belle équipe ! (sb/db)

Une bien belle journée de clôture du VLJ !



Difficile de prévoir des journées de vols à l'avance en cette fin de saison. Mais cette sortie de fin d'année du samedi 26 octobre fut une belle réussite malgré un vent



d'Ouest assez fort en altitude. Du treuil a tout va pendant toute la journée sur un nouveau site de la STEP de Loveresse. Du débutant au confirmé, tout le monde a pu se faire « schlepper » par notre Pierre.

Quelques motivés ont décidé de prendre la direction du Montoz à pied en fin d'après-midi afin de retrouver les autres pour l'apéro à la cabane CAS.

Le tout s'est terminé par une magnifique fondue aux divers fromages et de belles anecdotes de cette magnifique année de vols.

Merci aux organisateurs et au « schlepper » de service. (om)

Bravo aux deltistes du VLJ, à nouveau champions !

Honneur aux deltistes du VLJ, qui ont remporté une fois de plus la Coupe suisse de distance 2019. Bravo à Christian, Francis, Stéphane et Pieter. Davantage de détails dans la prochaine édition de *La Plume*. (lpe)

Episode 6 : notre petit monde vu par Tina...

Par le trou de la lorgnette

Et de... 6 ! Déjà ! La chronique initiée par Damien Charmillot « Par le trou de la lorgnette » est une nouvelle fois présente dans ce nouveau numéro de *La Plume*. C'est Julien Gogniat qui est allé poser quelques questions à sa voisine Tina. Rappelons que le but de cette rubrique est de donner la parole à des personnes externes à notre petit monde du vol libre.

Julien Gogniat : qui es-tu ?

Tina Radicce: je m'appelle Tina Radicce et je suis Italienne d'origine. Je vis maintenant à Saignelégier. Je suis retraitée.

JG : 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 ?

TR : d'après moi, ce sont des jeunes passionnés. Je ne vois pas quelqu'un faire ça alors que ce n'est pas un mordu. Heureusement, mes fils ne le sont pas !

JG : à partir de combien de km/h de vent ne peut-on plus voler d'après toi ?

TR : je ne sais pas, mais je dirais 100 km/h !

JG : à quelle vitesse vole un parapente d'après toi ?

TR : 60 km/h ?

JG : es-tu plutôt terrienne ou tête en l'air ?

TR : terrienne, les pieds sur terre, je suis bien ici !

JG : 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 ?

TR : toi, que je vois rentrer de vol avec le sourire mais sinon je ne connais personne d'autre. Ce n'est pas courant.



C'est vrai qu'elle a du charme, Tina, avec ce beau casque... ! (photo : jg)

JG : et selon toi, en volant, a-t-on le vertige ?

TR : je ne sais pas quoi te dire. Peut-être moi oui ! Mais pas ceux qui volent.

JG : as-tu déjà volé ? Ou sinon, le ferais-tu ?

TR : non, jamais mais pourquoi pas ? Tout à coup, tu m'apprends ? Mais avec moi, il ne partirait pas ! (rires)

JG : et si demain tu allais voler ?

TR : oui, pourquoi pas !

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

TR : on ne vous voit pas beaucoup, mais quand on vous voit, ça fait rêver, on s'arrête pour vous regarder, c'est impressionnant. Quand j'en vois, je prie pour qu'il ne leur arrive rien.

JG : et les questions quiz : combien de pilotes (parapente et delta confondus) penses-tu qu'il y a dans le Club de vol libre Jura ?

TR : environ 50 ?

JG : quelle est la hauteur maximum autorisée pour voler au-dessus du Jura ?

TR : je dirais 2000 ? Ce n'est pas beaucoup ?

JG : distance sol, c'est à peu près ça à Saignelégier. 2000 au-dessus du sol, pour être plus précis : 3050 AMSL.

JG : quelle est la différence entre un delta et un parapente ?

TR : mais c'est la même chose ou bien, non ? Ah ouais, tu me l'avais dit, un delta c'est un « *triangolo* » !

Julien Gogniat

Le planeur, une autre façon de s'envoyer en l'air !

« Ça plane pour moi ! »

Il n'y a pas que le parapente dans la vie pour s'envoyer en l'air. Olivier Moser a eu le privilège d'accompagner Francis Petermann aux commandes d'un planeur. Il a réalisé deux vols assez mouvementés. Son récit est à découvrir ci-dessous.

22

Tout est parti d'une petite discussion d'atterro à Graitery avec notre Francis national. Je crois que personne ne me contredira lorsque je dis qu'il sait bien argumenter ses propos. Ce faisant, me voilà embarqué pour l'aérodrome de Granges.

Il est tôt mais mon acolyte me précise que le planeur, ça se prépare et il faut arriver de bonne heure sur le terrain. C'est sûr que c'est différent du parapente où l'on peut se retrouver en l'air en 30 minutes ! D'ailleurs, ce jour-là, il n'y a pas de parapente en l'air. Le vent de secteur O / SO est trop fort.

Notre Francis me présente en détail toute la préparation pour le vol dans les locaux du *briefing* et dans le hangar de l'école de vol à voile où stationnent les différents planeurs. Son choix se porte sur l'ASK-21. Un planeur biplace d'écolage de 17 mètres d'envergure.

Nous voici fin prêts sur le gazon pour un premier vol. La piste est déjà bien occupée et nous attendons notre tour pour le remorquage.

Ça y est, c'est parti et franchement, ça déménage. Il ne faut pas traîner dans les starting-blocks ici ! On croche et le petit avion remorqueur nous tire sur l'herbe. Ça décolle vite et déjà les turbulences se font sentir. L'avion nous largue au-dessus de Péry et nous avançons en direction du Weissenstein. On se retrouve assez vite au niveau de la crête près de la Hasenmatt. Le vol se poursuit en faisant des allers-retours entre



Deux vols en compagnie de Francis Petermann, deux vols un brin chahutés.
(photo : om)

Granges et Vauffelin à la recherche du meilleur taux de montée. Le vent est fort et les rares thermiques sont hachés. Je comprends pourquoi Francis me disait de bien serrer le harnais ! Je finis trois fois avec la face collée dans la verrière !

Le vol commence à devenir difficile, le pilote décide de revenir à Granges après 2 heures de montagnes russes le long de la montagne.

Je suis content de poser et mon estomac aussi ! Il est déjà 14 h. Je me dis que nous allons prendre le temps de manger un bout mais Francis m'annonce qu'il faut redécoller rapidement pour pouvoir profiter d'un bon créneau. Je bois un coup et mange mon sandwich en décollant. Le remorqueur ramasse de bonnes bourrasques et nous trimbale comme un boulet. On profite de prendre plus de hauteur en direction de Chasseral et on rencontre enfin quelques

thermiques plus sains. Cette fois, je peux profiter de piloter et découvrir cette magnifique machine. Ce ne sera pas un record de distance mais nous allons quand même jusqu'au Weissenstein et revenons sur nos pas. Le vol se poursuit avec d'autres planeurs et je comprends l'utilité du système FLARM. De quoi se poser des questions quant à une utilité pour le parapente.

Notre octogénaire pose l'oiseau aux ailes rigides après deux bonnes heures. Il est bien fatigué le monsieur et il y a de quoi ! Il me racontera encore à plusieurs reprises que ces deux vols étaient quand même bien mouvementés.

Un grand merci à toi Francis pour cette découverte. Et si vous le croisez, n'hésitez pas à lui poser des questions, il se fera une joie d'y répondre !

Olivier Moser



Les voyages forment la jeunesse et pas seulement...

Le dicton prétend que les voyages forment la jeunesse. Et pas que la jeunesse, d'ailleurs. Julien Gogniat en sait quelque chose. C'est lors d'un séjour en Amérique du Sud, aux côtés de grands champions de parapente, que lui est venue l'idée de créer une structure spécialisée dans l'organisation de voyages. Elle s'appelle Nomad Pilots et elle porte plutôt bien son nom. Deux destinations sont programmées pour 2020. C'est donc le récit de Julien Gogniat pour vous présenter Nomad Pilots.

Tout débute en Amérique du Sud. Là-bas, j'ai été accueilli par Andy Hediger, légende de l'équipe de Suisse de parapente et champion du monde de vol de distance en 1996.

J'ai eu l'opportunité de me perfectionner avec lui et de côtoyer d'autres grands noms du parapente,

comme par exemple Hernán Pitocco, pilote Red Bull, qui a établi divers records du monde en acro comme en distance.

J'ai également vécu pendant deux mois avec Paul Guschlbauer, athlète Red Bull lui aussi, trois fois 3^e à la Red Bull X-Alps. Pendant ce séjour à l'étranger, j'ai eu la chance d'apprendre avec des grands pilotes dans des aérologies différentes de celles où j'ai appris à voler en Suisse. Le fait de changer de terrain, entouré par des personnes passionnées et impliquées m'a énormément appris. Ce fut une expérience incroyablement enrichissante sur tous les plans. Découvrir de nouveaux pays en apprenant de nouvelles choses sur ma passion avec des pros et tout ça dans une langue étrangère.

À mon retour en Suisse, un projet m'est venu à l'esprit : faire voler des passionnés de vol et d'aventure qui ont un intérêt à en apprendre plus sur le vol de distance. Comment ? Lors de voyage en mini groupe, dans

Tout sur Nomad Pilots

les plus beaux spots du monde, avec l'encadrement des meilleures pilotes locaux. Les pilotes qui accompagnent les voyages connaissent le terrain mieux que personne et sont des pilotes de renommée mondiale, détenteurs de records et de divers titres. L'objectif consiste à ce que les participants profitent de l'aventure parapente sans se soucier des questions d'organisation, de langue ou des conditions météo spéciales.

Le but est d'organiser deux à trois événements par année. Cette année, nous avons organisé les premiers événements pour voir si ce projet était réalisable et tout s'est passé pour le mieux. A la suite de ces premiers succès, nous avons planifié de nouvelles aventures pour 2020 : un voyage en Argentine avec Hernán Pitocco et un autre voyage en Slovaquie avec Tilen Cegljar. Si vous perfectionner tout en découvrant un nouveau pays vous semble être intéressant, n'hésitez pas à me contacter.

Julien Gogniat

Une aventure hors normes au fin fond de l'Himalaya !

**Blutch : film -
conférence**

Le 20 novembre 2019, l'ACL (Art Culture et Loisirs) de Sonceboz-Corgémont a eu la bonne idée d'organiser un soirée film-conférence avec Jean-Yves Fredriksen dit « Blutch », à la salle de spectacle de Corgémont.

24

La publicité était plutôt discrète mais le « bouche à oreille » à travers les réseaux sociaux a bien fonctionné, puisque l'on pouvait compter dans l'assemblée une bonne vingtaine de parapentistes, dont plus de la moitié du VLJ.

Fredrik-qui ?

Jean-Yves Fredriksen est un guide-parapentiste originaire des Vosges et résidant à Abondance. Pratiquant les *big walls*, le ski de pente raide ou l'ouverture d'itinéraires dans les grandes faces des Alpes, il découvre l'Himalaya en 2008 avec Jean Troillet à l'Annapurna. Durant cette expé, les mauvaises conditions météo les poursuivent 50 jours durant, les obligeant à beaucoup patienter et les empêchant de monter plus haut que 6200 mètres.

Lors de sa conférence, il nous raconta qu'il s'est dit à ce moment-là : plus d'Himalaya sans parapente et... sans violon ! Pour la petite histoire, Blutch était également avec Jean Troillet en 2011 sur ce même Annapurna, lorsque ce dernier risqua très gros à la suite d'un AVC à 6000 mètres...

En 2016, le projet qui couvait depuis plusieurs années voit le jour : traverser l'Himalaya d'Ouest en Est, seul et en autonomie, avec sa tente, son réchaud, son parapente, sa GoPro et... son violon : il en résulte un livre et un film qui a reçu l'Icare d'or à Saint-Hilaire et qui est également projeté au festival Montagne en scène 2019.



Blutch-quoi ?

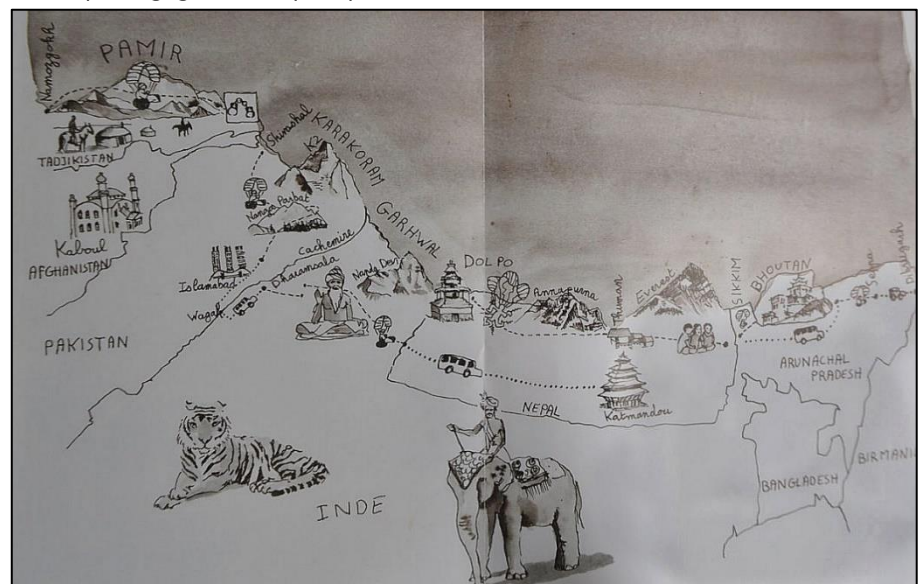
Son surnom « Blutch », nous a-t-il expliqué un sourire au coin des lèvres, vient du Caporal Blutch de la bande dessinée des Tuniques Bleues, qui avait dressé son cheval à s'effondrer chaque fois que ça chauffait et qu'il fallait partir au combat.

Ce surnom date de ses années lycée car aujourd'hui, on ne peut pas dire qu'il se débîne quand ça chauffe : il y avait de l'engagement pour de vrai dans cette traversée !

Le projet initial c'est 4000 kilomètres en 4 mois. Au final, il en a bouclé 3500 dont à peine 10% à pied, avec un sac à dos de 45 kilos contenant entre autres une Niviuk Hook 4 de 2 tailles surtoilée, un string + cover leg NEO et pas de parachute de secours.

Le début est prometteur : premier pays et premières emmerdes ! Soupçonné de terrorisme, il se fait arrêter au Tadjikistan dans des conditions très musclées. Avec pour

Une expé engagée, mais pas que...



seule arme son violon et après réflexion, les militaires particulièrement fûtés en déduisent qu'il doit sans aucun doute être un espion ! Sinon, que ferait-il avec toutes ces cartes GPS de la région et ses prises de vue de nombreux sites sensibles ! Il se fait passer à tabac durant son interrogatoire et est finalement relâché après 4 jours.

Sa route se poursuit au Pakistan et là, c'est cadeau. Blutch réussit un vol incroyable de 150 kilomètres, à touter le ciel à plus de 6000 mètres d'altitude. Il longe la gigantesque face de plus de 4000 mètres de hauteur du Nanga Parbat, un des quatorze 8000 de la planète.

Après avoir traversé l'Inde, il arrive au Népal où survient sa deuxième grosse frayeur du voyage. Un gros vrac au cœur du Dolpo. Il pose en catastrophe, heureusement sans rien se casser, dans une grosse pente au milieu de rochers, en décrochage maintenu volontairement. Il était face à une falaise et une remise en vol de l'aile l'aurait projeté contre celle-ci.

Après avoir passé 2 heures à rechercher une issue, il est obligé de se rendre à l'évidence que la seule solution pour sortir de cette impasse est le vol. Il a filmé cet instant et on partage son angoisse au moment de s'élancer. De plus, ce n'est pas un petit vol plané jusqu'au fond de la vallée car il faut faire du gain et passer une crête. Par bonheur tout se passe bien et il se sort de ce pétrin sans encombre, l'aventure peut continuer !

Il n'arrive heureusement pas que des mésaventures sur un voyage de 4 mois. Il y a ces rencontres si chaleureuses avec les bergers, cet atterrissage de rêve dans une culture de chanvre et des bivouacs 1000 étoiles ! Il nous explique aussi qu'au Tadjikistan, si tu ne parles pas tadjik ou russe, tu ne peux être qu'un extraterrestre et qu'au Népal la communication n'est pas toujours facile avec les 300 dialectes népalais !



Une belle rencontre !

Le moment qui a marqué toute l'assemblée restera sans doute cette rencontre improbable dans la jungle népalaise. A la recherche d'un atterro de fortune dans une forêt dense, il opte pour la solution la moins pire dans une culture de bananiers. Quatre gamins viennent à sa rencontre et l'accueillent chez eux. Le plus grand à quatorze ans et s'occupe des trois autres car leur père a emmené leur maman gravement malade à l'hôpital. Neuf mois livrés à eux-mêmes au milieu de la jungle, inimaginable ici sans finir en prison ! Une situation qui a particulièrement marqué Blutch qui est ré-

cemment retourné là-bas en s'aidant de ses traces GPS pour leur apporter un peu d'aide grâce à une campagne de dons. Un nouveau film est en préparation sur ce retour dans la jungle népalaise.

Livre et DVD

Pour les personnes intéressées par le livre (35.-) ou le DVD (20.-), il m'a proposé que je prenne directement contact avec lui.

Merci de m'informer par mail (fred.racle@net2000.ch) ou par messagerie, je transmettrai la commande.

Fred Racle



Le VLJ bien représenté !



Raimeux Nord : le site est bien adapté pour les deltistes et les parapentistes. Mais attention, il s'adresse à des pilotes possédant une bonne maîtrise de l'aile. (photo : db)

Quatre nouveaux décors à découvrir dans le détail

Les échos des décors

A l'enseigne de cette traditionnelle rubrique « *Les échos des décors* », *La Plume* continue sa série sur les décors de la région. Rappelons que l'objectif est de faire le tour des aires de décollage de l'Arc jurassien avec un maximum de renseignements. Toutes ces indications sont à conserver précieusement. C'est le grand spécialiste Damien Charmillot qui s'est attelé à la tâche s'agissant des décors de Raimeux Nord, Pierreberg, Delémont et Courfaivre Nord.

Raimeux Nord

Coordonnées : 47.307917 N - 7.426111 E.

Parking : en bas, il y a plusieurs possibilités en fonction de l'atterrissage choisi. En principe au restaurant du Violat, mais il est de coutume de laisser un véhicule à la halle de Courrendlin ou sous le pont de l'autoroute entre Choindez et Roches ou alors encore à la sortie de Rebeuvelier en direction de Vermes.

En haut, à la place de parc à côté du Club Montagne Jura. En montant, prière de ne pas rouler trop vite près des habitations. Attention de ne pas empiéter dans les champs, seuls les deltistes ont l'autorisation de déposer leur matériel au déco et doivent ensuite ramener la voiture au parc.

Atterro : cela dépend évidemment du plané... Certains ont déjà posé à plusieurs dizaines de kilomètres de là,

voire à plus de 100 km... Le site peut être généreux... Sinon, pour les ploufs, les immenses champs au sud de Rebeuvelier feront très bien l'affaire, attention cependant par vent fort du Nord-Ouest, cela devient très turbulent. Si la finesse de l'aile le permet, on peut pousser jusqu'à Courroux, Vicques ou Courrendlin (difficile par fort vent de face + de 20 km/h).

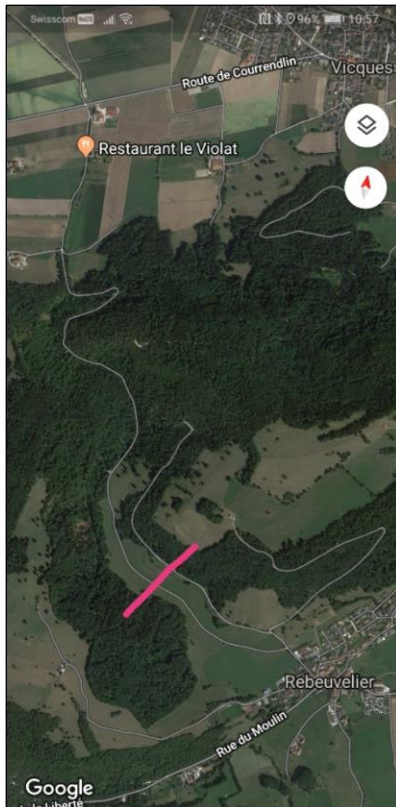
Pour passer sur le Violat ou même Courroux, je conseille fortement de contourner la montagne du Rosé par la droite, ce qui évite de faire la longue transition dans la gorge qui se trouve au Nord-Ouest de Rebeuvelier. En effet, celle-ci est traversée par une ligne téléphonique à environ une quarantaine de mètres du sol et quasiment invisible ! ATTENTION ! Il s'agit de la seule ligne qui peut vraiment causer des problèmes dans la région, les autres sont visibles.

Tu ne trouveras pas de meilleur choix d'atterros dans toute la région si tu poses entre les villages de Vicques, Courroux et Courrendlin, la place est digne des steps Kasques !

Pour les delta, en principe au Violat.

Manches à air, balises, webcams : le décollage est équipé de faveurs. La balise du Raimeux est visible sur l'application Wind Mobile, ou sur le site de windline.ch (avec webcam) et te renseignera sur les conditions.

Pas de manches à l'atterro... Une faveur a été posée cet été sur un lampadaire du terrain de foot derrière l'école au centre de Courrendlin, mais attention par vent soutenu, le site est exposé aux turbulences mécaniques. Il est



également déconseillé aux pilotes peu expérimentés, dû à sa configuration technique.

Dangers, interdictions, grognon : le décollage s'effectue par vent du Nord, mais la configuration du décollage canalise relativement bien des décalages d'orientation de 30° pour autant que le vent ne soit pas trop fort. Par vent de face, même soutenu, la sortie est aisée et très courte.

Je le rappelle encore une fois, attention à la ligne téléphonique dans la combe du Violat au Nord-Ouest de Rebeuvelier (photo ci-dessus).

Je le rappelle encore une fois, attention à la ligne téléphonique dans la combe du Violat au Nord-Ouest de Rebeuvelier (photo ci-dessus).

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : déco Nord, plutôt pour un vol d'après-midi ou du soir mais fonctionne dès que le vent est bien orienté.

Pour deltas et parapentes y compris biplaces.

Les deltistes peuvent très facilement préparer leur ailes derrière la barrière du décollage et ensuite rejoindre le déco par la passerelle.

Cross ou comment partir : il est évident qu'il faut faire preuve d'un peu de patience et observer nos amis à plumes pour s'élancer d'un site Nord dans le but de croiser un peu. Mais dès que les conditions sont bonnes, le site est généreux. La traditionnelle pompe à couillon t'attendra sur la butte qui se trouve à pile 1 km à gauche du déco. Tu auras plus de chances de partir en cross si le vent est légèrement tendance N-E et rebondir sur le Graiteroy ou encore, longer sur Courfaivre.

En cas de faible vent et si le Raimeux est enrhumé, tu peux aller taquiner les sommets du Rosé, du Vafardeau ou du Plein Fayen en face du déco, il est fort à parier que tu y trouveras ton bonheur. La plaine peut être une bonne alliée en été. Certaines fois, il est possible de tenir en *soaring* sur le Rosé.

Transport / navette : covoiturage ou en esclafes beuse (pleins de beaux sentiers sont disponibles, voir Plumes précédentes).

Buvettes : à l'atterro, Restaurant du Violat. A mi-pente, Aventure Parc à Rebeuvelier (la bière y est excellente). En haut, la buvette du Club Montagne Jura ou le restaurant du Signal quand il est ouvert.

Pierreberg

Coordonnées : 47.375892 N - 7.410635 E.

Parking : en bas, à la sortie de Courcelon ou à gauche juste après le deuxième bovi-stop.

En haut, à la cabane forestière à quelques mètres du déco.

Atterro : dans un champ fauché en plaine, il y a l'embaras du choix...

Manches à air, balises, webcams : une girouettes au déco, c'est à peu près tout...

Dangers, interdictions, grognon : décollage « falaise » et très court (4 à 5 mètres de marge pour décoller, à n'utiliser que par vent de face assez soutenu.

Bien préparer et démêler son matériel, car une fois l'aile sur la tête, on décolle. La maîtrise du face voile est un gros plus.



A Pierreberg, il faut bien viser... (photo : db)

C'est possible, depuis que le décollage a été réaménagé, de se préparer derrière le décollage et de partir depuis là. Là aussi, une bonne maîtrise de l'aile au sol est indispensable car il est nécessaire de remonter un peu la pente entre les arbres avant de pouvoir décoller.

Sinon, pas de restrictions (à part la TMA).

Pour les deltas, le site est très approprié, le champ à l'arrière du décollage te permet de monter ton aile à l'abri du vent.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site Sud, attention au foehn qui peut être surnois. C'est valable à tout moment de la journée mais les conditions idéales ne se présentent pas souvent.

Cross ou comment partir : pas réputé pour être un site de cross, mais expérience personnelle faite, un vol jusqu'à Monfaucon est tout à fait possible à partir de là...

Le lieu convient parfaitement pour un *soaring* dynamique. Attention toutefois de ne pas se laisser pousser derrière, il n'y a pas d'atterrissage.

Pas de repose possible au déco.

Transport / navette : la montée à pied dure environ 20 minutes, le dénivelé n'est pas très important. Très accessible en voiture.

Buvettes : restaurant de la Pierreberg, restaurant de la Couronne à Courcelon.

Delémont

Coordonnées : 47.379948 N - 7.315734 E.

Parking : en bas, il y a des places de parc au bord de la route qui passe à côté du champ de l'atterrissage, 300 mètres après le parcours Vitæ, au lieu-dit Le Bambois.



Raphaël Seuret prêt à décoller de Delémont. Là encore, le site est exigeant et ne pardonne pas la moindre faute. (photo : rs)

Manches à air, balises, webcams : il y a une girouette au décollage et certaines fois des faveurs, pas de manche à l'atterro.

Dangers, interdictions, grognon : le décollage delta est muni d'une rampe, le chemin te permet de monter ton aile sans problème. L'envol se fait sans soucis.

Pour les parapentistes, il faut partir de tout en haut. Attention, il y a beaucoup de racines et de cailloux, la pente est raide et l'aile à tendance à glisser. Démêlage religieux obligatoire.

La largeur du décollage n'autorise pas les écarts de cap, il faut bien mesurer le vent et décoller au bon moment, la maîtrise du face voile est un gros plus. Veille à ce que l'aile n'accroche pas un élément du sol qui pourrait te casser une suspente ou encore te faire dévier de ta trajectoire.

Le site est dévolu aux pilotes confirmés maîtrisant bien le contrôle de l'aile au sol.

Attention à la TMA.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site Sud, thermique, volable dès les premières heures si le vent est bien face.

Il est préférable d'avoir une bonne brise dans le nez avant



Jolie vue sur la vallée de Delémont. (photo : rs)

En haut, parking de la Côte à Bépierre. Le chemin qui mène au déco est interdit aux véhicules, les deltistes ramèneront leur véhicule ici après la dépose du matériel. Possibilité de parquer sur la place qui se trouve à droite 500 mètres avant la Haute Borne, un sentier part de là et t'emmène directement en haut du décollage (uniquement pour les parapentistes).

Atterro : le long champ à la hauteur du Bambois. Attention au plané si tu décides de poser plus près de la ville, la forêt est assez longue à survoler...

de partir, sinon le plouf est vite arrivé. Meilleur dès la mi-journée.

Les conditions parfaites ne se présentent pas souvent.

Cross ou comment partir : après le décollage, tourner à droite ou à gauche d'après ton feeling.

Si les conditions sont bonnes, un thermique devrait rapidement venir te saluer. Observe bien les oiseaux pour te laisser guider.

Pas connu pour être un site de cross hors pair, il possède des qualités insoupçonnées, des vols jusqu'à Neuchâtel,

les Franches-Montagnes ou encore Balsthal ont déjà été effectués depuis là.

Transport / navette : de bons sentiers mènent au déco. Accès tout proche en voiture. Peut-être une navette quand les deltistes sont là.

Il y a pas mal de trafic motorisé, donc l'auto stop fonctionne relativement bien.

Buvettes : restaurant de la Haute Borne, tous les établissements de Delémont.

Courfaivre Nord

Coordonnées : 47.311106 N - 7.291180 E.

Parking : en bas, au local de l'école ledeltaplane.ch. En haut, à la Loge de Soulce.

Atterro : en principe dans le champ qui longe la route principale entre Courtételle et Courfaivre, il y a une

Un atterrissage de secours est possible sur la droite avant la sortie, attention aux turbulences.

Le boss de la loge n'est pas du tout grognon et il t'accueille volontiers dans son fief pour goûter au café loge (à boire APRÈS le vol... !).

Évitez absolument (comme partout d'ailleurs) de poser dans les cultures et l'herbe haute, l'atterro est entouré de fermes et un faux pas serait vite repéré.

Le décollage n'est juste pas sous la TMA, mais l'atterrissage y est !

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : c'est le site préféré des deltistes, orienté N N/E, il convient bien en fin d'après-midi mais peut être un très bon point de départ dès le milieu de journée.

La préparation des deltas se fait derrière la barrière et le décollage falaise est impressionnant mais idéal.

Les parapentes partent depuis le champ sous la girouette.

Convient aussi parfaitement aux biplaces.

Cross ou comment partir : après la sortie, suis ton intuition et part à gauche ou à droite (attention à la ligne à haute tension à droite).

Si la montagne n'est pas généreuse, n'hésite pas à partir devant, voire en plaine, tu y trouveras sûrement ce que la cime du sapin ne te donnait pas.

Ensuite, belles possibilités de *soaring* tout le long de la crête jusqu'à Cour-



Sur le site de Courfaivre Nord, la transition est longue et demande du pilotage très fin, surtout lorsque les conditions ne sont pas top. (photo : db)

manche à air.

Si l'herbe n'est pas coupée, possibilité de poser dans un champ au nord de la voie de chemin de fer. Merci de plier l'aile tout au bord du champ.

Manches à air, balises, webcams : le site est bien équipé, tu peux appeler la balise du Club au +41 79 626 55 19 pour avoir toutes les indications sur le vent du moment. Une girouette est située juste derrière le départ des parapentes et en principe une faveur se trouve sur la bute à gauche de la sortie en « V ». Une manche à air est placée au coin Sud-ouest du carré de l'atterrissage.

Dangers, interdictions, grognon : site Nord, à éviter absolument si de l'Ouest rentre...

Fonctionne bien en léger Nord-Est.

La sortie, assez longue, est à piloter si le vent montre qu'il est là.

rendlin ou Glovelier s'offrent à toi !

Pour le cross, bien grimper et si possible partir sur Vellerat pour transiter sur Moutier et le Graiterie. Une autre option, difficile, consiste à partir sur Undervelier et passer sur Tavannes, mais les conditions et ta qualité « d'accrocheur » doivent être en symbiose...

Transport / navette : beaucoup d'écoles de delta ou de para utilisent le site, donc les belles journées, des navettes sont disponibles. Sinon à pied ou en voiture.

Buvette : Loge de Soulce, stamm du delta.

Damien Charmillot

Dans le prochain numéro (07.2020) : Montagne-de-Moutier, Graiterie, Raimeux Sud et Maljonc.

Cinq ans après ses débuts, la formule change

Du côté de la JAXC

La Jura'ltitude XC, ça a toujours été une course de marche et vol en parapente et ça le restera ! Après trois ans basés à Saint-Ursanne et deux ans à Moutier, le comité et les fidèles pilotes ont souhaité voir du changement et on les comprend ! « *On a essayé le parcours dans un sens l'année passée, et dans l'autre sens cette année, qu'est-ce qu'on fera l'année prochaine ?* », se sont exclamés certains à l'arrivée. Même avec un parcours de type course d'orientation, force est de constater que le côté longitudinal de nos montagnes et triangulaire du parcours n'offrent finalement pas 10'000 options différentes aux pilotes.

L'appel lancé lors de l'assemblée du Club de vol libre Jura a permis de voir débarquer deux nouveaux membres dans le comité de la course en les personnes d'Olivier Groux et de Pierre-Alain Girardin que nous remercions déjà pour leur implication ! Ceux-ci reprendront le flambeau des comitards sortants Matthieu Gésier et Simon Brancucci (ultérieurement peut-être aussi Xavier Brahier) et nous ont déjà apporté des idées neuves.

Changer mais comment ? Personne ne souhaite perdre le côté aventure et l'effort mental et physique mais il faut bien constater que l'organisation d'un suiveur pour le camping du soir apporte certaines contraintes, surtout lorsqu'il s'agit d'y passer trois nuits dont une en semaine hors des vacances.

D'un autre côté, les pilotes volent seuls, mais ils adorent se raconter 200 fois leur journée et leurs vols autour d'une bière le soir. En effet, quel meilleur public que les concurrents ayant dû concocter leur journée dans les mêmes conditions météo et sur le même terrain de jeu ? Le concept général de la Jura Hike&Fly semble faire l'unanimité car les participants se retrouvent chaque soir pour



Une nouvelle formule en 2020 pour augmenter l'attractivité. (photo : jr)

partir dans une nouvelle aventure ensemble chaque matin. Les pilotes débutants ont ainsi tous les jours la possibilité de se mesurer aux cadors de la discipline, tout en adaptant leur parcours à leurs objectifs personnels.

Le programme définitif fait encore l'objet de discussions animées au sein du comité, mais voici les contours que nous pouvons déjà dévoiler, afin que chacun puisse réserver son agenda, faire ses réserves de Perskindol, aiguiser ses bâtons et cirer ses suspentes...

Deux jours de course seulement du samedi 20 au dimanche 21 juin 2020, mais un prologue libre dans la région de Moutier (parcours adaptable selon la météo) le vendredi 19 juin. Rendez-vous en début d'après-midi le vendredi 19 pour le prologue et en fin d'après-midi pour le briefing officiel avec tous les pilotes. Pour le prologue, la vitesse de montée, la durée du vol et la précision de l'atterrissage seront récompensés, tant que les pilotes arrivent à l'heure au briefing !

Pour chaque jour de course, les concurrents seront informés le soir précédent sur : le point d'arrivée, un point de passage intermédiaire obligatoire et les points de passage optionnels. Le matin, ceux-ci seront transportés au point de départ qui pourra être adapté en fonction des conditions météo. Libre à eux de choisir ensuite le meilleur itinéraire pour rallier l'arrivée en passant par les points qu'ils se seront fixés, en individuel ou en groupe. La nuitée du samedi au dimanche ainsi que le repas du soir et le déjeuner seront organisés par la course. Pour cette raison, les places seront évidemment limitées !

Même si des adaptations sont encore possibles, on espère que ce menu te motivera déjà à t'inscrire. Les infos utiles seront publiées d'ici à la fin de l'année sur notre site internet <http://www.juraltitude.ch> et les inscriptions y seront ouvertes début 2020. Suis notre page Facebook pour ne rien louper !

Pour le nouveau comité de la Jura'ltitude, Vincent Aubry

En approche pour aller se poser...
(photo : xb)



L'Albanie, c'est aussi des paysages à couper le souffle ! (photo : xb)

31

Avec Jura Emotion (aka Evasion) pour des émotions...

C'est le 26 octobre, sur le coup de 6h30, que nous nous retrouvons chez Momo pour le départ. Marlène, Rémi, Xavier, Jérôme, Bernie, Fred et moi-même apprécions la tresse et le café apportés par Xavier. Départ pour Zurich afin de prendre notre vol pour Tirana via Belgrade. Nous sommes attendus par Francesco qui nous conduira à Beirat, à 1h30 de route de Tirana. Nous arrivons au crépuscule et notre premier vol se terminera de nuit sur un terrain de foot.

Le lendemain, notre guide nous emmène au sommet de la montagne Tomari, à 2450 mètres, qui domine Beirat et sa vallée. Le temps est au beau mais une inversion est visible. Nous espérons pouvoir voler jusqu'à Beirat (5-8 km) mais seuls notre guide et Bernie y arriveront, les autres « vacheront » le long de la rivière.

Le pays est vraiment plein d'oliviers. Toutes les pentes des collines sont remplies d'oliviers. Seules les plaines fournissent des atterros possibles. Le même jour, après le *lunch*, nous prenons la route pour la mer à environ 1h30. Nous décidons de partir

sur un déco mais le vent est de trois quart arrière. Rémi et Fred se permettent de décoller pour atterrir sur la plage de Vlorë.

Le lundi, nous repartons pour le même déco qu'hier soir, Shasice. Le temps est magnifique et nous profitons de faire deux vols. Le deuxième sera plus long. Rémi se permet une sat dynamique avec fermeture de 60%, extraction du parachute de secours (inutile) et atterro dans la mer. Tout de suite, des volontaires se jettent à la mer pour l'aider à revenir sur terre (d'où le nom de Jura Emotion !). Un dernier vol sera effectué après le lavage des voiles. Ensuite, nous retournons à Beirat.

Le lendemain, nous partons pour un nouveau site, Mollasi. Bernie fera un vol de 3h, alors que d'autres réaliseront trois vols !

Mercredi, la météo est changeante. Nous partons pour Sinji, à 1190 mètres, sans grande conviction sur les possibilités de XC. Cependant, après 20 minutes de marche, nous arrivons au déco. Bernie et Jérôme feront les fusibles au N/E. Ils coulent très rapidement. Le vent devenant cul, nous nous tournons sur l'autre

Voyage en Albanie

déco S/O. Tout le monde décolle et cette fois, nous tenons tous, même avec une augmentation d'altitude à 1600 mètres pour certains. Du coup, décision est prise d'essayer de rentrer à Beirat par les airs. Tout le monde y parviendra à l'exception de nos fusibles du jour.

Le jeudi, la météo promise n'arrive pas comme prévu et nous retournons à Sinji, pour deux vols. Le plafond est plutôt bas et parfois recouvre le déco. Vendredi, nous repartons pour Mollasi où nous ferons deux longs vols en nous battant avec les thermiques.

Nous avons très bien mangé durant notre séjour et les plats proposés sont très méditerranéens et excellents. Nous aurons des légumes, viande, poissons et fruits de mer. C'est vendredi après notre repas du soir (minuit) que nous prenons la route pour notre retour sur Tirana et notre vol très matinal avec un décollage à 4h00.

Merci Fred pour cette découverte et nouvelle aventure !

Pierre-Alain Girardin



Des beaux vols et de jolis sourires une fois posés. (photo : ps)

Un joli dépaysement et un gros bémol en fin de séjour...

C'est le vendredi 4 octobre que nous partons à 22h en direction de l'Italie, avec comme destination finale Castelluccio di Norcia dans la province de Perugia. Sont du voyage : Hervé, Anakin, Pierre-Alain et Le Jaune. Pedro Santos, de Belgique, nous rejoindra sur place. C'est le premier voyage organisé par Glid'air. La nuit s'est passée sans anicroche et avec des changements de chauffeurs réguliers.

C'est dans la matinée du samedi que nous arrivons à Norcia, petit détour à notre logis de la semaine.

Ensuite, départ pour un site de vol qui se trouve près du Refugio di Perugia dans le parc national du Mont Sibillini. Ce site sera plusieurs fois utilisé durant la semaine. Pour l'anecdote : l'un d'entre nous, certainement fatigué par le voyage, décolle avec la poche du pantalon contenant le portable, le porte-monnaie ouvert ! Et un gros tour de frein ! Comme quoi, avec la fatigue, concentration lors du « check MAVIE » ! Le lendemain nous découvrons le plateau de Castelluccio qui se situe à une altitude d'environ 1300 mètres AMSL. Le village, qui se trouve à 1452 mètres, a été partiellement détruit lors du tremblement de terre



Parapente attitude... (photo : pag)

du 30 octobre 2016. Des séquelles sont aussi visibles dans la ville de Norcia, où nous logeons. Sur le plateau, la lentille est cultivée, avril-mai est la période de floraison et d'après les photos sur les guides de randonnées, Castelluccio surplombe des champs multicolores.

Les décos sont bien ventilés et Pedro, qui est encore élève, doit renoncer quelques fois. Quant à nous, nous faisons quelques ploufs le matin et des vols de plus grande durée l'après-midi.

La première partie de la semaine est plutôt belle et mercredi un front

Voyage à Castelluccio

froid passe par Castelluccio avec de la pluie et du vent, donc une journée de repos et dégustatrice pour nous ! Comme souvent en Italie, nous mangerons très bien et surtout de la truffe. En effet, le pays est connu pour ces champignons.

La deuxième partie de la semaine nous a permis de faire plusieurs beaux vols, certains d'entre nous restant en l'air plus longtemps que d'autres. Le groupe a pris la décision de partir samedi. Sur le chemin, nous nous arrêtons à Assise pour un dernier petit vol. A l'atterro, nous prenons une navette qui nous emmènera au-dessus d'Assise pour notre plaisir. Le vol ne fut pas trop long mais de toute beauté. Lors de notre retour, nous constatons que le bus a été visité et vidé de nos affaires. Un bi, un instrument de vol et un ordi ont disparu, ainsi que nos vêtements.

Après une visite aux « carabinieri » pour le rapport de police, nous allons à Assise pour une visite de la ville. En fin de journée, nous reprenons la route pour la Suisse.

Merci à Jonathan pour cette nouvelle découverte !

Pierre-Alain Girardin



Bétat Howald dans son atelier de Court : un travail de grande précision. (photo : db)

A 55 ans, Bétat Howald a toujours soif d'adrénaline !

**Interview
vérité**

A l'image de Pierre Arn (l'Pierre), précédent invité de « l'interview vérité », Bétat Howald est une figure incontournable du Club. C'est donc tout naturellement qu'il a été sélectionné par le comité de rédaction de *La Plume* pour cet entretien. Entre la course à pied, le VTT, le VTT tandem, le delta et le parapente, l'homme force le respect pour les uns et l'admiration pour les autres. S'il fallait le décrire en quelques mots, on dirait que c'est un caractère bien trempé et qui n'a pas sa langue dans la poche, mais surtout Bétat, c'est un clubiste qui dit oui à presque tout, sauf pour écrire... Et vous allez comprendre pourquoi...

Le temps m'est compté, tout simplement parce que les délais rédactionnels sont courts et que le travail est une nouvelle fois colossal pour réaliser une



Bétat Howald adore le delta notamment grâce aux incroyables sensations de vitesse. (photo : lpe)

Plume d'excellente facture. Je prends dès lors rapidement contact avec Bétat Howald. Un coup de fil et en moins d'une minute, le rendez-vous est fixé le lendemain en début de soirée. Il m'attend sur son lieu de travail, à Court. Après quelques hésitations, je trouve enfin la porte d'entrée de son atelier.

Pas de doute sur ce coup, je suis bien à la bonne adresse. L'odeur d'huile présente dans le corridor d'entrée est la preuve que je me trouve dans une usine de décollage.

Il est 18h et j'ai quelques minutes de retard. Bétat est encore à la manœuvre, concentré derrière une machine. On se



Et c'est parti, forcément pour un long vol... (photo : lpe)

34

salue rapidement et il m'explique ce qu'il fait : « Tu vois, je suis en train de tailler une étampe. » Pour moi, cela ne veut pas dire grand-chose. Et de poursuivre : « Sur l'écran de contrôle, la pièce très petite est agrandie cent fois. De cette manière, je peux la tailler précisément. » Je m'approche de ladite pièce qu'il façonne. Et c'est vrai qu'elle est minuscule. Bienvenue dans l'univers de Béat Howald.

Il arrête sa machine et m'invite à m'installer dans son petit bureau, deux mètres sur deux, à tout casser. Je sors mon ordinateur et l'interview peut commencer. Je sais déjà que « l'Béat », comme on le surnomme dans notre milieu, va être bavard. Et sachez aussi que notre invité est marié et père de quatre enfants. Il est aussi deux fois grand-père. Chapeau bas !

Béat, parle-moi un peu de ta jeunesse ?

Je suis né le 3 juillet 1964. J'ai passé toute ma jeunesse à Court. D'ailleurs, les habitants du village, on les présente souvent comme « les fous de Court ». Nous étions trois enfants en famille et j'ai eu le malheur de perdre ma sœur. Mon père était passionné de montagne. Il fallait aller marcher tous les dimanches ; c'était comme ça, même si cela nous emmerdait. Je me souviens d'une marche quand j'avais cinq ans. On était allé jusqu'à la cabane du Grand Mountet (n.d.l.r. : elle est située à 2886 mètres d'altitude au-dessus de Zinal et est bâtie au cœur de la couronne impériale et entourée de prestigieux sommets culminant à plus de 4000 mètres d'altitude). Il nous avait fallu sept heures de marche pour l'atteindre. Cinquante ans après, je m'en souviens encore très bien. Dans ma jeunesse, j'ai appris à connaître tous les coins et recoins de l'Arc jurassien. J'ai aussi fait de la grimpe et du ski de fond.

Et très rapidement, tu t'es frotté au sport de compétition au plus haut niveau ?

J'ai débuté la course à pied à 16 ans, en fait quand j'ai commencé mon apprentissage. J'ai très rapidement progressé puisque deux ans plus tard, j'ai été sacré champion d'Europe juniors de la montagne. Après ça, je me suis mis à la piste pour améliorer ma vitesse. J'ai battu plusieurs records jurassiens à l'époque. Je valais 2'26 sur le 1000 mètres (n.d.l.r. : le soussigné valait 2'38...). Je détiens toujours le record romand des 12 minutes sur piste, avec 4175 mètres. Dans les performances qui me tiennent toujours à cœur, j'avais réalisé 57 minutes à Morat – Fribourg. J'ai aussi bouclé un semi-marathon en 1h06 dans les années 80/90, dans la même course où la Norvégienne Ingrid Kristiansen avait établi la meilleure performance mondiale de la distance.

Et puis, après la course à pied, tu as changé de discipline. Tu disais déjà à l'époque que la course à pied, cela n'allait pas assez vite. Du coup, hop, tu enfourches un VTT...

C'est tout à fait ça... J'ai fait de la compétition rapidement. Comme je ne tiens pas de statistiques, je ne sais pas combien de fois j'ai remporté le championnat jurassien de la spécialité. Au niveau suisse, j'étais régulièrement dans les dix premiers.

Et puis, il y a eu dans la foulée cette nouvelle aventure avec le malvoyant Raphaël Ioset. Peux-tu me raconter ?

Encore une fois, je trouvais que je VTT pratiqué individuellement, cela n'allait pas assez vite. Avec Raphaël, on formait une superbe équipe. On a d'ailleurs fait une médaille à des championnats d'Europe sur piste. Et nous avons surtout eu l'honneur de prendre part à deux éditions des Paralympics, à Sydney en 2000 et quatre ans plus tard à Athènes. J'en

garde personnellement des souvenirs indélébiles.

Et là encore, cela ne va pas assez vite pour toi...

Je me suis demandé ce que je pouvais faire pour vivre de nouvelles sensations. Je me suis dit que le delta pourrait faire l'affaire. C'est Mario Bulloni qui m'a appris à voler. J'ai été son dernier élève et le premier de Nicolas Tatti. J'ai passé mon brevet de delta le 2 juillet 2005. Je m'en souviens très bien puisque j'ai obtenu le précieux sésame un jour avant mon anniversaire.

Et tu es aussi titulaire du brevet de parapente depuis de nombreuses années. Quel parcours... !

C'est en fait assez simple, pour voler en delta, il faut une grosse infrastructure et un simple vol peut vite prendre beaucoup de temps. En delta, tu ne peux pas vite aller faire un vol. Cela nécessite une grosse organisation en amont. Je me suis donc mis au parapente dans l'optique de faire du marche et vol. Mais quand tu passes du delta au parapente, c'est un choc émotionnel : le parapente, comparé au delta, cela n'avance pas !

Béat, parlons un peu de tes années compétition en delta, si tu veux bien !

Au niveau international, j'ai été sélectionné à des championnats d'Europe et à des championnats du monde. J'ai parfois terminé dans le premier tiers du classement. Sur le plan national, on a gagné quelques médailles aux championnats Interclubs avec le VLJ.

Je te sens un peu modeste par rapport à tes performances en compétition...

Je vais t'expliquer comment je fonctionne. Je me fixe des objectifs et je mets l'énergie pour les atteindre. J'ai toujours fait de la compétition pour moi et pas pour faire plaisir aux autres. Ce

que je cherche avant tout, c'est trouver mes limites personnelles.

Je crois que tu as aussi participé deux fois à la Patrouille des Glaciers sur le grand parcours. Parle-moi de cette expérience.

La Patrouille des Glaciers, c'est en effet un truc de fou ! Je me suis aligné en 1992 et 1994. Physiquement, c'est extrême. Il suffit de comprendre que le parcours fait 57 kilomètres pour à peu près 5000 mètres de dénivellation. Le grand enjeu de la PdG, c'est que c'est au final une performance d'équipe. Nous, on était toujours deux à avancer et le troisième n'avait pas notre niveau. C'est la raison pour laquelle, nous n'avons pas fait des temps exceptionnels. Pour la petite histoire, c'est un des rares sports où je me suis fait battre par des femmes... Maintenant, je suis passé de l'autre côté de la barrière, puisque je suis en train d'entraîner une équipe de femmes. Il y a Chantal Pape, grande spécialiste de course à pied, Sandra Stadelmann, Chantal Péquignot et Yolanda Lerch.

Allez, Béat, revenons maintenant à nos moutons et parlons de parapente...

A la base, je voulais aller voler en Andalousie avec une école, mais on m'a dit qu'ils ne me voulaient pas avec un delta. J'y suis donc allé en parapente avec ma toute petite expérience de douze vols seulement. Comme j'avais déjà une bonne connaissance du vol thermique en delta, de tous les participants, c'est moi qui ai le plus volé de la semaine. J'ai commencé avec une UP Accent. Puis, je me suis procuré une Sigma 7, avant de passer sous une Alpina 2. Et maintenant, avec ma Skywalk Spice, je marche dans les airs. Je vole aussi de temps en temps une PI 2 pour m'amuser.

S'agissant de la Skywalk Spice, la presse spécialisée est emballée par ses performances. Vrai ?

C'est en effet une aile formidable. Dans cette catégorie d'homologation (c'est une C), c'est probablement une des meilleures ailes. Je le remarque quand je vole avec d'autres parapentistes, il leur faut une D pour me gratter. Je pense que je resterai sous une C, c'est une catégorie qui correspond à mon niveau de pilotage. Quand j'observe que les plus longs vols des membres du Club sont réalisés avec des voiles B, je me dis que cela ne sert à rien d'acheter une D.



Un atterrissage tout en douceur. (photo : lpe)



As-tu parfois l'impression que certains pilotes volent avec des voiles trop performantes en fonction de leur niveau de pilotage ?

Je réponds par l'affirmative à ta question. Je constate que passablement de pilotes n'exploitent pas leur voile à 100%. J'en veux pour preuve qu'ils ne servent pas l'accélérateur lors des transitions. Je peux bien sûr le comprendre, mais alors pourquoi prendre une voile performante si tu ne l'exploites pas sur toute sa plage. En delta, on utilise les voiles à 100% de leurs possibilités, notamment lors des transitions. C'est dans cette phase du vol que l'on peut gagner beaucoup de temps avant de trouver le prochain thermique.

Alors, parle-moi de ton meilleur vol en delta ?

J'ai fait très exactement 241,6 km en 2011. J'ai décollé aux rochers de Loveresse pour me diriger à Härkingen pour le point le plus à l'Est. Ensuite, direction Le Suchet pour le point le plus à l'Ouest. Et pour la fin du vol, je me suis dirigé vers Loveresse, mais j'ai malheureusement coulé à Corgémont. Sur le retour depuis Le Suchet, j'ai mis exactement

1h07 pour 71 kilomètres de vol, le tout en trois thermiques. C'est vraiment une sensation incroyable de voler à cette vitesse. J'ai volé 6 h 08. Si les conditions de vol sont normales, ce n'est pas particulièrement usant physiquement. En delta, on ne freine pas quand on est dans le thermique, c'est la grande différence avec le parapente. En revanche, si le vent est Sud-Ouest, donc en principe turbulent, cela devient vite fatiguant.

Je suis sûr que tu as été marqué positivement par d'autres vols...

Ah, ça, c'est sûr ! Je me souviens que l'on avait fait le Mont-Blanc avec notre matériel dans le dos. L'objectif était de décoller depuis le sommet, mais cela n'avait pas été possible ; il y avait trop de vent au sommet. Nous sommes descendus jusqu'au dôme du Goûter pour décoller. Quel vol incroyable jusqu'à Chamonix ! Une autre fois, nous avons gravi l'arête des Cosmiques jusqu'aux Aiguilles du Midi. On a pu décoller et on a survolé toute la Vallée Blanche pour aller atterrir à Chamonix. En puisant dans mes souvenirs, il me revient à l'esprit un autre vol en delta. C'était lors des championnats de Suisse. On avait fait un

long glide de 20 km depuis les Mythen jusqu'à Stans en survolant le Lac des Quatre Cantons. C'était magique !

Le Béat Howald d'aujourd'hui est-il plutôt parapentiste ou deltiste ?

Les deux, en fait ! J'aime voler en général. Je ne suis pas sectaire d'un truc ou de l'autre. Ce sont deux machines différentes aux sensations tout aussi différentes et j'ai du plaisir aux commandes des deux. Toutefois, si les conditions sont excellentes et que j'ai le temps devant moi, je choisis sans hésiter le delta. En transition, tu peux atteindre les 100 km/h et tu peux quitter rapidement une zone où les conditions sont défavorables sans perdre trop d'altitude. Ce que tu ne peux pas faire avec un parapente où il faut sans cesse se battre avec le vent.

Cette année, je crois que tu as tenté une traversée du Plateau suisse, non ?

En effet, j'avais envie d'aller jusqu'à Montreux. J'ai arrêté la date du 13 juillet en fonction de la météo, qui s'annonçait excellente pour une telle tentative. J'ai décollé à Montoz. En fait, je me suis trompé dans une zone aérienne. C'était une TMA HX de Payerne qui n'était pas active et je pensais qu'elle l'était. Et sous mes pieds, j'avais la CTR de Bellechasse. Je devais donc voler dans une zone restreinte et je ne savais pas que je pouvais en fait voler plus haut. Après avoir enroulé trois thermiques, je n'ai pas trouvé le quatrième et j'ai dû aller me poser à Biberen, au Sud-Est du Lac de Morat.

Te connaissant, tu as fait de très beaux vols cette saison. Raconte un peu ?

Je suis rentré à Court en m'élançant de Mauborget. En soi, ce n'est pas une performance extraordinaire, mais j'ai été le seul ce jour-là à réussir à m'extraire de ce site de décollage. C'était très technique. Lors de ce vol, j'ai fait quelques points bas et j'étais souvent tout seul en l'air. J'ai rencontré un premier parapentiste seulement au niveau de La Vuedes-Alpes. Le 5 juillet, j'ai aussi bien volé en décollant à Montoz à 16 h 38. Je me suis retrouvé à 3200 mètres d'altitude en survolant Chasseral. C'était très impressionnant. Malheureusement, mon vol a été sucré sur le X-Contest. Je ne comprends pas pourquoi puisqu'on a le droit à une marge d'erreur de 10%. C'était mon record d'altitude dans le Jura. Dans les Alpes, j'ai déjà atteint 4800 mètres, mais c'est franchement moins impressionnant que dans le Jura



Béat à la Jura'ltitude après une longue journée d'efforts (photo : Chantal)

puisque les sommets alpins culminent à plus de 4000 mètres.

Parlons de ton engagement au Club si tu le veux bien ?

C'est assez drôle, mais je suis entré au comité en 2005 avant d'être membre du Club. On m'a demandé de remplacer Francis Gafner pour l'aspect delta parce que le Club voulait un représentant de la communauté des deltistes. J'ai immédiatement accepté et j'y suis encore. Maintenant, je suis un peu l'homme à tout faire et en quelque sorte le bras droit du Pierre lorsqu'il s'agit d'entretenir les balises ou faucher les décos. Comme je n'aime pas écrire, je mets volontiers mes bras à disposition, c'est dans ce domaine que j'excelle. Si on me demande d'écrire, je préfère encore monter trois fois à pied à Montoz !

Si tu devais dresser l'état « sanitaire » du Club, que pourrais-tu dire ?

Je dirais que c'est un club sain. J'ai l'impression que cela tourne bien et que la cohabitation entre les deltistes et les parapentistes est bonne. Si je dis ça, c'est que je suis une fois allé en Autriche. Il y avait un déco que pour les deltistes et un autre que pour les parapentistes.

Quels sont, selon toi, les grands défis qui attendent le Club ?

Au niveau du Club, nous sommes tous d'accord que la priorité doit être mise sur l'espace aérien. Tôt ou tard, l'Office fédéral de l'aviation civile va remanier l'espace aérien. Nous devons lutter pour ne pas perdre encore pour notre

espace de jeu. L'aviation civile a beaucoup de poids et les enjeux sont énormes. Je serais très favorable à ce que l'on organise une manifestation devant EuroAirport. Ce qui m'énerve par-dessus tout, c'est la gestion de l'ILS 33. Elle est active dans 90% des cas, alors qu'à la base, elle devait être activée à la demande. Ce n'est pas normal. Souvent, elle est activée, mais pas utilisée. Beaucoup de libéristes se plaignent de la situation. Quand tu voles en delta, cela va encore, mais en parapente, cela devient très vite dangereux quand tu te retrouves sous la TMA et que cela monte fort dans le thermique.

Le parapente a tendance à se démocratiser. Est-ce une bonne chose ?

Oui et non ! Oui, parce que cela prouve que le parapente est finalement accessible à tout le monde. Je suis en revanche plus sceptique quand je vois tous ces jeunes qui s'y mettent parce qu'ils trouvent l'activité fun. Je dis ça, parce que pour ne pas se mettre en danger, il faut beaucoup voler pour garder son niveau de pilotage. Le parapente est une machine lente et les erreurs se paient souvent cash. Je prends souvent cette citation chère à nous les anciens pilotes : « *Mieux vaut regretter un vol que regretter d'être en l'air.* »

Du point de vue de la compétition, quel est ton avenir ?

Au niveau international, j'ai dit stop. J'ai d'ailleurs refusé une sélection pour les Mondiaux de l'année passée. Je pars du principe qu'il faut laisser la place aux jeunes, mais le seul problème, c'est qu'il n'y a pas de jeunes actuellement à même de défendre les couleurs du pays sur le plan international. Je vais en revanche continuer le championnat de Suisse Interclubs.

Béat, tu as participé à la Run & Fly et à la Jura'ltitude XC. Aura-t-on encore le plaisir de te voir dans une telle compétition l'année prochaine ?

Je ne sais pas encore. J'ai passablement de problèmes avec ma hanche. Mais j'aime beaucoup le marche et vol. Je me réjouis de voir qu'elle sera la nouvelle formule de la Jura'ltitude. J'aimais bien le grand parcours de la Run & Fly de l'époque. Pour moi, c'était une vraie aventure et c'est ce que j'ai toujours cherché. Avec la Jura'ltitude, c'est différent. Le système dit de course d'orientation sur le grand parcours fait que tout le monde calcule dans son coin et plus personne ne s'y retrouve.

Propos recueillis par Daniel Bachmann