

An aerial photograph of a lush green valley. In the foreground, a red and white striped tower stands on a grassy hillside. The valley below is filled with rolling green fields, scattered houses, and dense forests. The sky is clear and blue.

LA PLUMIE

Juillet 2020

Série « Les échos des décors »
Quatre nouveaux sites à découvrir

Jura Evasion fête ses 20 ans
Les confidences intimes de Fred Lövís

Colonne de secours prévôtoise
Tous ces bénévoles qui sauvent des vies

L'interview vérité
Philippe Zahno, l'homme qui a créé *La Plume*

Journal interne du Club Vol Libre Jura, www.vollibrejura.ch
(Deux parutions par année, juillet - décembre)



*Editorial signé
Alphonse « Fonzi »
Frésard, président
du Club Vol libre Jura*

2

« Une tempête dans un verre d'eau » : c'est ainsi qu'on pourrait aujourd'hui qualifier la pandémie de Covid-19 et les mesures prises pour la combattre, tant la Suisse a relativement été épargnée comparé aux pays voisins et au monde entier (pour autant que nous ne soyons pas entrés dans une seconde vague à l'instant où vous lisez ces lignes).

Salut les déconfiné(e)s,

Si nous nous en sommes aussi bien sortis, c'est avant tout grâce au civisme de la population suisse, qui a en grande partie respecté les recommandations du gouvernement et au bon fonctionnement de nos services hospitaliers.

Il aurait pu en être tout autrement si l'on revient quelques mois en arrière au début de la pandémie et que l'on se souvient de la rapidité de progression des foyers de contamination au Tessin, puis en Alsace. Notre Conseil Fédéral a dû alors prendre des décisions rapides et fermes nous privant de bon nombre de nos libertés individuelles.

Bien que le vol libre à proprement parler n'ait pas été formellement interdit comme c'était notamment le cas en Italie, en France et en Allemagne, les écoles et les entreprises de biplace ont été obligées de fermer. Les pilotes professionnels, de même que les sportifs d'élite de tout le pays, ont soutenu la campagne « restez chez vous » afin de ne pas risquer de surcharger les services de secours et hospitaliers et ont cessé toute activité et autres entraînements.

La solidarité était de mise. En suivant cette ligne, et donc malgré le fait que les gestes barrière soient facilement applicables sur nos sites de vol, la FSVL a tout d'abord édicté des recommandations et incité ses membres à ne plus voler.

« Une tempête dans un verre d'eau ! »

Il en allait également de l'image du vol libre auprès de la population : un ciel rempli de parapentes en cette période de semi-confinement aurait pu être très mal perçu et ainsi nuire à notre communauté dans son ensemble.

Alors que la courbe des nouvelles contaminations ne s'aplatissait toujours pas et que plusieurs membres et clubs de la FSVL demandaient la fermeture des sites de vol, cette dernière a édicté de nouvelles recommandations dans ce sens.

Leur erreur reconnue a été de ne les communiquer qu'aux clubs et de ce fait donner l'impression d'agir plus ou moins en douce.

En tant que club affilié à la FSVL, nous sommes naturellement tenus de communiquer et de faire appliquer dans la mesure du possible ses recommandations. Il en va de même pour tous les membres.

Au contraire des motards qui n'ont aucune obligation d'affiliation à la FMS - qui soit dit entre nous a également édicté des recommandations dans le sens de la campagne « restez chez vous » -, les libéristes sont, pour des questions d'assurance en responsabilité civile, majoritairement affiliés à leur fédération.

La décision de fermer les décos a été dure à prendre et n'a pas fait l'unanimité au sein du comité, mais est néanmoins totalement assumée pour les raisons citées plus haut. D'autre part, les clubs voisins de Chasseral, Bienne et du Weissenstein avaient déjà fermé leurs sites depuis plus d'une semaine et certains accès (Raimeux, Chasseral et Montagne de Boujean) étaient interdits.

Le décollage de Mont-Soleil a lui carrément été fermé par la société du funiculaire. Difficile donc de passer outre la recommandation de la fédé.

Bien que les trois accidents graves survenus avant même le début de la saison thermique n'aient pas pesé dans la prise de décision, elle a permis d'une certaine manière mettre un coup de frein au cataclysme.

Par chance, nos services de soins intensifs ne furent jamais saturés et cet épisode ne dura finalement que deux petites semaines. Les restrictions ont été immédiatement levées et chacun pouvait déconfiner sa voile pour aller voler en toute sérénité.

Cette période fut particulièrement difficile à vivre psychologiquement. Entre les privations de liberté, le tapage incessant des médias, le manque autant que le surplus d'informations, les *fake news* et une gestion internationale inexistante, ce virus a mis les nerfs des gens à vif et provoqué quelques réactions épidermiques qui sont compréhensibles. Nous avons par contre eu la chance d'échapper aux conflits de générations au sein du club (les anciens ont autant râlé que les jeunes ;-) et j'ose croire que toutes les autres tensions générées par la gestion de cette pandémie sont maintenant apaisées.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro de *La Plume* ainsi qu'une excellente saison qui, même si les journées ont déjà commencé à raccourcir, est loin d'être finie.

Prenez soin de vous, Fonzi



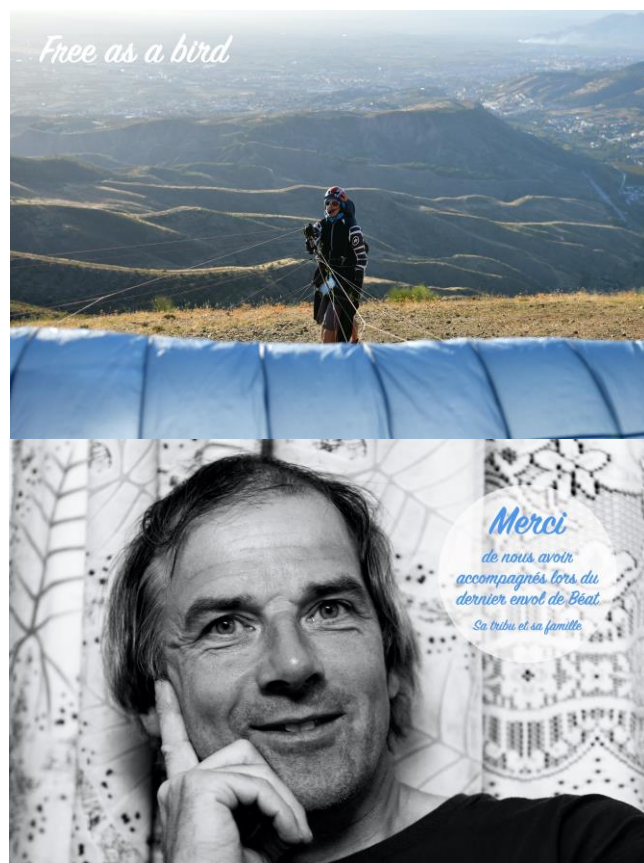
Photo de « une » : mon beau Chasseral...

L'homo sapiens que nous sommes tous a plutôt l'habitude d'admirer l'antenne de Chasseral depuis le plancher des vaches. Grâce à notre activité, nous avons la possibilité de faire un pied de nez à ceux qui doivent lever la tête pour contempler cet édifice haut de 120 mètres, perché à plus de 1600 mètres d'altitude, à deux jets de pierre du sommet de notre montagne fétiche.

Cette superbe photo a été prise le jeudi 28 mai dernier par Raphaël Seuret aux alentours de 15 h 30, alors qu'il survolait cette région à 2800 mètres d'altitude (rs / db)

Remerciements

A toutes les personnes qui ont collaboré à cette édition : Alphonse « Fonzi » Frésard, Nicole Siekmann, Damien Charmillot, Fred Racle, Raphaël Seuret, Olivier Moser, Julien Gogniat, Nicolas Tatti, Pierre Geiser, Joris Lardon, Daniel Bachmann, Martial « Matou » Geiser (impression de *La Plume*) et Sarah Bachmann (correction des textes).



Moutier et le Cornet sous la loupe : tout ce qu'il faut savoir

Les échos des décors

A l'enseigne de cette traditionnelle rubrique « *Les échos des décors* », *La Plume* poursuit sa série sur les aires de décollage de la région. Rappelons que l'objectif est de faire le tour des sites de l'Arc jurassien avec un maximum de renseignements à la clé. Toutes ces indications sont à conserver précieusement. C'est Nicole Siekmann qui s'est attelée à la tâche s'agissant des décors de Graiteray, Montagne-de-Moutier, Raimeux Sud (Combe des Geais) et Maljonc.

Graiteray

Coordonnées : 47.2564 N - 7.3752 E.

Parking : en bas, au centre Polysport de Moutier, place de parking où se situe également le quartier général de l'école Pilot-Para.

En haut, en montant par le Nord, maximum 2-3 voitures vers la petite loge avant la bifurcation « chalet du Ski-Club à gauche et le déco à droite », mais s'il vous plaît, on évite de gêner les sorties de véhicules de la loge et la circulation sur le chemin (5 minutes de marche). Si le véhicule redescend immédiatement, tu peux monter jusqu'au décollage.

En haut, en montant par le Sud – par Court –, suivre les panneaux direction Auberge chez Thérèse et Fredy. Laisse ton véhicule vers l'auberge, mais veille à ne pas bloquer les places prévues pour les clients du restaurant.

Atterro : option 1 : dans les champs au-dessus de la place Polysport. Attention, il peut être turbulent. Si les champs ne sont pas fauchés, merci de bien vouloir poser sur la route.

Option 2 : au lieu-dit « Sur-Chaux », sur les parcelles fauchées entre les fermes R. Gafner et A. Ruch (dit le Bérrou). Si tout est en culture ou que l'herbe est haute, merci de bien vouloir poser sur les routes.



Graiteray : attention, il faut respecter quelques règles d'aérogologie. (ns)

Manches à air, balises, webcams : le décollage est équipé de faveurs, de manches à air et d'une balise (<https://www.burnair.ch/wind-map/>) depuis peu. Pour plus d'informations, la balise de Raimeux, visible sur l'application windline.ch (avec webcam), est toujours un bon complément.

Dangers, interdictions, grognon : le décollage s'effectue par vent du Nord et Nord-Est. Attention, la sortie jusqu'à la crête est relativement longue, mais il y a deux atterrissages de secours. Le premier devant la première rangée d'arbres (toujours virage à droite) et le deuxième dans la combe entre la première rangée d'arbres et la crête (toujours virage à droite). Par vent fort, la sortie peut s'avérer turbulente.

Si la tendance est Nord-Ouest, la sortie est normalement praticable par vent faible ; à éviter par vent fort car elle est très turbulente.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : déco Nord, Nord-Est 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 leurs ailes à l'arrière du décollage.

Cross ou comment partir : il est évident qu'il faut faire preuve d'un peu de patience et observer nos amis les oiseaux pour s'élancer d'un site Nord dans le but de crosser un peu. Mais dès que les conditions sont bonnes, le site est généreux. La traditionnelle pompe à couillon vous attendra déjà à la crête à la sortie du déco, au plus tard vers l'antenne du chalet du Ski-Club. Avec une hauteur suffisante, on peut partir sur le Montoz de Court et continuer sa route jusqu'à Tavannes, Chasseral, etc., ou carrément basculer sur la première chaîne du Weissenstein.

Transport / navette : navettes de l'école Pilot-Para, covoiturage ou à pied depuis la place Polysport (plein de beaux sentiers sont disponibles, les échelles, Balmer, etc., voir *Plumes* précédentes – environ 1 h 30 à 2 h). La montée en voiture par le Nord est prévue pour des véhicules 4x4. Montée en voiture par le Sud – Court très accessible –, suivre les panneaux « Auberge du Graiteray » ou à pied par le sentier de la crête depuis Court (environ 2 h).

Buvettes : à l'atterro de la Polysport, roulotte Pilot-Para. En haut, Auberge du Graiteray chez Thérèse et

Fredy ou le chalet du Ski-Club vers l'antenne.

Montagne-de-Moutier



La Montagne-de-Moutier : le déco se trouve dans un pâturage et permet de jolis vol en cas de bonnes conditions. (db)

Coordonnées : 47.2874 N - 7.3316 E.

Parking : en bas, à la place de parc du Stand ou juste un peu plus haut, mais maximum 2-3 véhicules, vers le réservoir.

En haut, vers la ferme Freiburghaus, le long de la route. Attention de ne pas gêner la sortie des véhicules de la ferme, ni bloquer le passage sur la route.

Atterro : vers le réservoir et dans la mesure du possible choisir un champ fauché.

Manches à air, balises, webcams : une manche à air au décollage et une manche à air en bas vers le réservoir.

Dangers, interdictions, grognon : l'accès à l'aire d'envol se fait à pied entre les bâtiments de la ferme, puis tu verras un petit passage de quelques mètres qui te conduiras à la lisière de la forêt. Décollage facile dans un pâturage. Si la hauteur n'est pas suffisante pour survoler la « Basse Montagne », il y a un atterrissage de secours dans la combe sur la droite (assez petit et sous le vent. Au décollage, il est indispensable de consulter les informations concernant l'ILS33 (TMA de Bâle). Pour parapentes y compris biplaces. A éviter par vent Sud-Est.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site Sud, Sud-Ouest, attention au foehn qui peut être surnois. En principe le matin,

mais fonctionne dès que le vent est bien orienté.

Cross ou comment partir : possibilité de partir en cross direction la Tour de Moron ou direction Raimeux, Balsthal.

Transport / navette : covoiturage (route goudronnée très accessible) ou montée à pied par le sentier jaune (environ 1 h).

Raimeux Sud – La Combe des Geais

Coordonnées : 47.2996 N - 7.34267 E.

Parking : en bas, il y a plusieurs possibilités en fonction de l'atterrissage choisi. En principe au parking de la Landi à Belprahon. En haut, à la place de parc à côté du Club Montagne Jura. Ensuite tu continues à pied en longeant la ligne électrique et tu tomberas inévitablement sur le pâturage voulu.

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 se garer temporairement dans le dernier contour à gauche (15 mètres avant le bovi-

stop) avant d'arriver sur le plateau pour y déposer leur matériel et l'apporter jusqu'au déco.

Atterro : à Grandval : champs fauchés au-dessus de la gare, vers les dernières habitations du village et la ferme Leuenberger. A Belprahon : vers le parking de la Landi. Attention, selon l'aérogologie, les conditions peuvent être turbulentes. Dans ce cas, il est préférable de poser dans les champs fauchés situés un peu plus haut.

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). Il n'y a pas de manches à air dans les zones d'atterrissage.

Dangers, interdictions, grognon : les parapentistes décollent dans le pâturage et les deltistes ont une rampe à disposition (qu'il faut surélever – le mécanisme se situe sur le côté de la rampe).

Pour les parapentistes, le décollage semble à première vue simple, mais il faut tenir compte du fait qu'arrivé vers la rampe de delta, tu te retrouves dans un cirque de falaises et qu'il s'agit d'un déco thermique !!! Selon la force des thermiques, cela peut rapidement devenir turbulent. La largeur du décollage n'autorise pas vraiment les écarts de cap. Il faut bien mesurer le vent et décoller au bon moment. La maîtrise du face voile est quasiment indispensable. Au décollage, il est impératif de consulter les informations concernant l'ILS33 (TMA de Bâle).

Il est formellement interdit de : 1. Décoller durant tout le mois de septembre. 2. Faire du feu dans la zone de décollage, près de la rampe, etc. Le non-respect de ces deux points peut conduire à la fermeture du site.

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



Raimeux Sud : attention, la sortie est technique, d'autant plus si le thermique est présent. (ns)

Cross ou comment partir : après le décollage, la pompe à couillon se trouve la plupart du temps sur la droite.

Si les conditions sont bonnes, un thermique devrait rapidement venir te saluer. Observe bien les oiseaux pour te laisser guider. Malgré les précautions à prendre en compte au décollage, il s'agit d'un excellent site de cross.

Transport / navette : covoiturage (route goudronnée très accessible) ou montée à pied par diverses sentiers (les Plateformes, le Gore-Virat, etc. – environ 2 h).

Buvettes : en haut, il y a le Restaurant du Signal ou la Cabane du Club Montagne Jura qui est gardée le week-end et les jours fériés.

Maljonc

Coordonnées : 47.2850 N - 7.4863 E.

Parking : en bas, possibilité de se garer le long de la route qui monte à Raimeux près de l'atterro ou à l'Est de la ferme des Vaivres (300 mètres), le long du chemin qui monte au Maljonc.

Atterro : en principe dans les champs fauchés sur la droite de la route qui monte au Raimeux – après les dernières maisons du village. Si tout est en culture ou que l'herbe est haute, merci de bien vouloir poser sur la petite route.

Manches à air, balises, webcams : l'aire de décollage est munie d'une manche à air et de faveurs.

Dangers, interdictions, grognon : le déco est raide et court ; à éviter sans vent. Attention, il faut une autorisation pour effectuer le dernier kilomètre jusqu'à la loge en voiture.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site Nord-Ouest, il convient bien en fin d'après-midi

ou le soir, mais fonctionne dès qu'il est bien orienté. Fonctionne également très bien par vent fort étant donné qu'il n'y a pas d'obstacles : on sort immédiatement. Attention aux tigres du Siky Park. Convient aussi parfaitement aux biplaces.

Cross ou comment partir : après la sortie, pars de préférence le long de la crête à gauche ou suis ton intuition et pars à droite ou à gauche.

Ce site n'a pas une grande réputation de départ de cross, mais avec une hauteur suffisante on peut venir raccrocher le Graiteroy ou alors partir dans la vallée de Balsthal.

Transport / navette : il n'y a que les écoles de parapente / delta qui ont le fameux sésame pour parcourir le dernier kilomètre en voiture. Pour les autres, c'est à pied que cela se termine. Pour les adeptes du *hike & fly*, un beau sentier vous conduira au sommet depuis Corcelles.

Buvette : en bas, Restaurant de l'Etrier d'Argent, Siky Park.

Nicole Siekmann

Dans le prochain numéro (12.2020) : Machine à coudre, Champre, Mervel, Vicques.



Le déco de Maljonc, à pied, cela se mérite ! (db)



Fred en Albanie : quand le thermique est là, le vol est toujours merveilleux.



Au fil des ans, les navettes se sont toujours adaptées.

Quand le service militaire a des effets positifs...

**20 ans
Jura Evasion**

L'école Jura Evasion a fêté ses 20 ans en fin d'année passée au cours d'une soirée festive à Boécourt autour d'une délicieuse et riche soupe aux pois concoctée par Simon et le Mouse. La soirée a été également agrémentée par un discours très informel de Fred Lovis. Pour *La Plume*, Damien Charmillot est allé poser quelques questions au Fred. Tout ça pour savoir que l'intéressé a découvert le parapente lors de son service militaire...

Salut Fred, *Le Plume* s'intéresse fortement à ton passé, alors, dis-nous, comment es-tu arrivé au parapente ?

Après une expérience en vol biplace à Zinal, lorsque j'étais au service militaire. On avait eu droit à une sortie de quatre jours ; j'étais donc parti à Zinal avec une copine et on en avait profité pour faire un vol biplace. Du coup, le jour même, je m'étais inscrit à un cours d'initiation qui a duré deux jours, donc en fait, j'ai laissé ma copine toute seule et moi, je faisais du parapente. En fin de compte, après ça, je n'ai quasiment plus décroché. J'ai cherché une école et je suis allé à Chasseral chez Zorro pour y suivre ma formation.



Au sommet du Mont-Blanc : que de formidables souvenirs.

Donc, tu as tout de suite croché comme tu dis, est-ce que devenir moniteur et créer une école t'a immédiatement traversé l'esprit ?

Non, pas vraiment, mais par contre ça ne m'a jamais lâché. Je faisais aussi beaucoup de foot à l'époque et j'avais encore pas mal d'autres activités, mais je n'ai jamais oublié le parapente, même quand certaines fois, je faisais des petites pauses de quelques mois, je revenais toujours au vol.

Et dès le début de ton activité de moniteur de parapente, est-ce que

tu pensais arriver à 20 ans d'activité ?

Pas vraiment, parce que j'ai d'abord débuté pour mon propre plaisir, mais c'est vrai que j'étais en plein dedans avec Hausi, champion du monde. Dans cette école à Chasseral, il y avait vraiment une grosse dynamique et en fin de compte, à un moment, je me suis dit, j'ouvre mon école de parapente dans le Jura. C'est là que je suis revenu à Boécourt. J'avais envie de vivre de ça et j'y ai mis les moyens pour essayer d'y arriver assez rapidement.

Fred en biplace : toute une passion !



Et au final combien d'élèves ont été formés par tes soins pendant cette période ?

Alors, je n'ai jamais trop compté. Avec Chasseral où j'ai exercé durant quatre ans plus ici au Jura une ving-

taine d'années, c'est difficile à dire, mais je pense que si on fait une dizaine à une douzaine d'élèves par année, on arrive plus ou moins à environ 200. Il y a eu des années au début ou c'était un peu plus difficile. Les deux premières années, il fallait chercher son monde, ensuite il y a vraiment une période très faste où là, c'était 14 à 15 pilotes qui venaient le même jour. Le truc, c'est

que j'avais toujours un bus à huit places et il fallait tous monter dedans. Le côté qui était assez sympa, c'est que le bus s'est toujours adapté au nombre d'élèves...

Est-ce que tu peux faire profiter les

lecteurs de *La Plume* d'une de tes meilleures anecdotes en tant que volatile ?

Depuis le début, il y en a eu plein. Les premières qui me viennent à l'esprit, c'est toujours ces histoires d'être à bord d'un de ces fameux vieux bus de l'école où il fallait descendre du véhicule pour le pousser à la montée ou parce qu'il y avait quelque chose dans le moteur qui

ne marchait pas et que mes talents de mécanicien ne me permettaient pas de réparer ni de trouver la panne, alors il y avait des bras... J'ai des souvenirs qui me reviennent comme par exemple faire décoller mon ami Roland Sancassani. Ce n'était pas quelque chose de toujours évident alors que je l'aimais beaucoup, mais voilà, on y a réussi à le faire voler comme les autres.

Il y a aussi des anecdotes ou je ne m'éterniserai pas, sur des soirées incroyables qui n'en finissent jamais, bien qu'assez rare, mais ça arrive de temps en temps ! Au final, c'est surtout l'amitié des personnes qui t'entourent parce que, au début, tu ne les connais pas du tout. Ce sont tes élèves et au fur et à mesure des rencontres, le lien entre pratiquants du vol libre est tellement fort que ça devient vraiment des amis et ça, je crois que c'est vraiment incroyable. Je pense plutôt que chacun pourrait raconter une anecdote sur moi, parce que l'on a tous vécu des moments assez exceptionnels en 20 ans...

Et Jura évasion dans 20 ans ?

Je ne sais pas. Je n'ai pas encore fait de projections. C'est vrai que maintenant, j'ai l'impression d'être un peu plus tranquille, étant donné que j'ai plusieurs activités. L'école n'est plus mon activité principale, par contre j'aime énormément voler, j'adore faire les biplaces, j'aime enseigner sur des périodes vraiment bien définies où je n'ai pas trop de stress car j'organise le temps imparti à l'école à l'avance. En tout cas, pour voler en solo, je peux m'imaginer que ce sera encore des années. Pour le biplace, tant que j'ai le *feeling* et que je me sens bien, je le ferai. Je pense que j'aurai toujours quand même un petit peu la rage d'être au-dessus des autres dans le thermique, donc tant que j'ai cette envie, je vais continuer à voler encore un bon moment.

**Propos recueillis
par Damien Charmillot**



La pente école : Fred connaît très bien ça pour avoir formé probablement 200 parapentistes.

lecteurs de *La Plume* d'une de tes meilleures anecdotes en tant que volatile ?

Depuis le début, il y en a eu plein. Les premières qui me viennent à l'esprit, c'est toujours ces histoires d'être à bord d'un de ces fameux vieux bus de l'école où il fallait descendre du véhicule pour le pousser à la montée ou parce qu'il y avait quelque chose dans le moteur qui

Et au final combien d'élèves ont été formés par tes soins pendant cette période ?

Alors, je n'ai jamais trop compté. Avec Chasseral où j'ai exercé durant quatre ans plus ici au Jura une ving-

Jean-Luc Simmen, premier breveté 100% Jura Evasion

20 ans de souvenirs

Quand on décide d'écrire un article à propos des débuts des premiers élèves de Jura Evasion, forcément, on ne va pas chercher ces derniers chez les nouvelles étoiles montantes du Club, mais bien chez les vétérans, les contemporains...

Au début des années 2000, Jean-Luc Simmen fait partie des premières volées de l'école du Fred et sera le premier breveté estampillé « 100% Jura Evasion ». Ce nom va certainement être plus familier pour les personnes qui volaient dans les années 2000-2010 puisque depuis, il a fortement réduit son activité, en gardant, malgré tout, toujours ce plaisir et cette envie de voler. Ces dernières années, on a tout de même pu le voir au Graitricks Sprint et à la Jura'ltitude, où il a démontré qu'il n'avait rien perdu de son sens du vol.

Il est aussi un athlète émérite puisqu'il pratique les sports d'endurance avec assiduité. Il travaille à l'Office fédéral de la topographie et les sentiers qu'il parcourt à pied, à vélo ou à ski n'ont plus aucun secret pour lui. Pourtant, malgré sa participation à plusieurs ultra-trails avec des parcours que nous autres pourrions n'envisager qu'avec un moteur, c'est toujours avec beaucoup d'humilité qu'il en parle. Une philosophie du sport et de l'effort que j'apprécie et que l'on devrait retrouver plus souvent dans les milieux sportifs.

Je retrouve Jean-Luc chez lui, à Moutier où il vit avec Martine (dont on reparlera plus tard...) et leurs deux enfants et c'est avec grand plaisir que nous nous remémorons les 20 dernières années autour d'une ou deux bonnes bières.

Comment tout a commencé, qu'est-ce que t'a donné envie de voler ?



Expédition réussie en 2002 pour Jean-Luc Simmen et les autres membres du VLI, au sommet du Mont-Blanc.

En 1986, mon grand frère a commencé le delta à l'âge de 16 ans. Avec mon planeur en sagex, je le suivais sur tous les sites et je tenais des statistiques très précises sur les vols effectués par ces pionniers. C'est de là que viennent mes premiers souvenirs et mon intérêt pour le vol libre, sans pour autant être attiré par le delta en lui-même.

Le temps passe et en 2000, je finis mes études. J'ai plus de temps, plus d'argent et ces vieux souvenirs refont surface. J'effectue des recherches sur Internet et je découvre l'école Jura Evasion.

Comment s'est passée ta formation chez Jura Evasion ?

Tout a commencé assez rapidement puisqu'après un jour de pente école, j'étais prêt pour mon premier grand vol. Je m'en souviens très bien, il était prévu que je fasse un plomb à Montgremay, mais ça s'est passé un peu différemment... Les bonnes conditions du mois de juin en ont décidé autrement et le plomb s'est transformé en une demi-heure de vol. Fred a eu le temps de me faire décoller et d'aller à La Malcôte, où il a eu toutes les peines du monde à me ramener au sol ! Cette prise de contact qui aurait pu être stressante

m'a au contraire plutôt donné envie de voler haut et loin !

Après une année soutenue et sans vol au noir (!), j'ai passé mon brevet avec 150 vols au compteur.

J'ai d'excellents souvenirs de la période d'écolage ; il ne fallait juste pas oublier de consulter les prévisions météorologiques, sinon on se faisait passer un savon au *briefing* du matin ! Nous étions une équipe soudée, l'ambiance était très bonne et les heures de sommeil ne faisaient pas partie des objectifs du week-end durant lequel vols et fêtes s'enchaînaient ! C'est aussi durant cette période que j'ai fait la connaissance de Martine, qui avait commencé la formation chez Fred quelques mois auparavant.

Raconte-nous tes débuts de jeune breveté. Je me souviens que très rapidement tu as fait de beaux et longs vols. On était au début des années 2000 et l'alignement des kilomètres était bien plus difficile à réaliser qu'aujourd'hui. Une Advance Sigma 5 avait moins de finesse que ta voile actuelle, une Advance Alpha 6 !

Le brevet en poche, la rencontre avec le Pierre (Arn) et sa motivation sans faille n'ont fait que valider cette envie de partir en cross que j'avais éprouvée dès mes premiers vols.

En 2003, je suis passé sous une Sigma 5 et c'est à ce moment-là que tout a vraiment commencé : traversée du Plateau depuis Montgremay jusqu'au Napf, vols jusqu'à Olten, Aarau, mon projet de voler haut et loin se concrétisait. Il y a aussi eu ce vol mémorable avec Fred depuis Boécourt le 9 août 2003, avec une bise soutenue qui nous a amenés jusqu'à Champagnole en France. L'extraction avait été assez difficile, mais finalement nous avons effectué un vol en duo qui doit valoir dans les 130 kilomètres avec les points de contournement (*n.d.l.r. : ce qui doit être un des plus longs si ce n'est le plus long vol depuis ce site*). Ce qui était aussi assez drôle par rapport à la pratique d'aujourd'hui, c'est qu'on est partis en ayant moins de notions des espaces aériens et autres législations, d'autant plus si



Altitude vertigineuse lors d'un vol entre Boécourt et Champagnole.

l'on passait la frontière comme ce fut le cas durant ce fameux vol. Bien sûr, on savait aussi qu'il ne fallait pas dépasser, du moins en Suisse, les 3050 mètres certes, mais les vols n'étaient pas validés par des traces GPS à cette époque... Pour le retour, c'est Martine qui est venue nous chercher. Il lui a fallu trois heures de route pour nous retrouver.

Inutile de dire qu'il ne fallait compter ni sur Fred ni sur moi pour prendre le volant au retour car l'attente avait été longue et les terrasses de Champagnole étaient très accueillantes ! Six heures de route, Martine s'en souvient aussi très bien de cette journée !

En plus du cross, il y a aussi eu passablement de vols montagne avec, en point d'orgue, l'expédition au Mont-Blanc organisée par le Club en 2002.

Je pratiquais déjà la montagne sous diverses formes mais c'est effectivement en 2002 que l'association avec le vol a débuté. Une année fructueuse durant laquelle on a pu enchaîner de belles sorties avec notamment le Wildhorn, l'Alphubel, le Bundstock et le Mont-Blanc... C'est aussi à cette période que j'ai participé à ma première traversée du Jura, fameux enchaînement H&F du sud au nord l'automne venu.

C'était le début des voiles montagne, mais je n'en ai jamais possédé. Ma condition physique était au rendez-vous et ma fidèle Epsilon convenait parfaitement pour ces belles aventures.

Après une grosse dizaine d'années, ton activité dans le vol libre a baissé et aujourd'hui on te voit plus sur les sentiers de montagne que dans les airs.

Je pratique toujours beaucoup de sport en nature, mais beaucoup plus en famille et c'est vrai que j'ai moins de temps à disposition pour les activités liées au vol libre. La naissance des enfants m'a évidemment laissé moins de temps pour le parapente et j'ai aussi subi un gros vrac en 2011 qui m'a fait revoir à la baisse mon envie de « crosser ». Cela dit, l'envie de voler est toujours bien présente, mais j'ai changé ma pratique. La voile perfo n'a plus sa raison d'être et je suis très content de mon Alpha qui m'apporte plaisir et sécurité, ce qui ne m'empêche nullement de réaliser de beaux vols m'apportant complète satisfaction.

La pratique de sports d'endurance me prend aussi beaucoup de temps avec une dizaine d'heures par semaine et de temps en temps une plus grande sortie.

Je me prépare ainsi pour une grosse course à pied par année, mais sans avoir d'objectifs chronométriques



Jean-Luc Simmen avec ses deux enfants dans les dunes de sable de l'ouest américain, c'était en 2014.

ou l'esprit de compétition. C'est plutôt une découverte, un défi personnel.

Le matériel de vol montagne a bien évolué ces dernières années. Que penses-tu des nouvelles générations de voiles montagne, des voiles mono-surface ? Ne serais-tu pas intéressé par un équipement léger et beaucoup moins volumineux ?

Je me pose plein de questions par rapport à tout ça et je continue de m'intéresser aux nouveautés et aux innovations. Mais je ne vole plus assez pour me sentir bien sous n'importe quelle voile et mon matériel que je connais bien joue parfaitement son rôle, même dans des conditions plus fortes, par exemple dans la forte bise de la Jura'ltitude 2018.

Mais effectivement, un équipement complet de vol à 2-3 kg a de quoi me faire très souvent réfléchir sur ces nouvelles possibilités !

Comment vois-tu le vol libre aujourd'hui, maintenant que tu pratiques moins ?

Il me semble qu'il y a plus de monde qui a envie de faire des kilomètres, de partir en cross. Les réseaux sociaux y sont certainement pour quelque chose ; on entre ses vols sur XContest, ses sorties sportives sur Strava et on les publie sur Facebook. On a une meilleure visibilité sur ce que les gens ont réalisé et ça donne plus envie d'essayer aussi, d'aller plus loin. Puis la publicité et le marketing mettent en avant des voiles qui sont sûres et qui vont loin. Et...

n'est-ce pas tout simplement dans l'air du temps de faire toujours plus ? C'est clair que c'était plus facile de gagner la coupe de distance à l'époque !

Mais il n'y a pas qu'une connotation négative dans cette hyper-connectivité car elle apporte aussi une meilleure organisation et un meilleur niveau de préparation. La technologie permet également d'optimiser ses vols grâce aux traces GPS facilement accessibles, aux planificateurs de vols. Il y a moins d'improvisation. J'ai l'impression que le vol est moins libre qu'avant car on recherche plus la performance. Cela ne reste évidemment qu'une partie des libéristes, mais cette proportion a, me semble-t-il, augmenté ces dernières années.

Cela dit, en parlant de liberté, il faut bien se l'avouer, avant l'activation de la TMA de Bâle, les zones aériennes, on ne s'en souciait pas trop !

Quels sont tes projets ?

Après une première participation en 2016, je m'étais à nouveau inscrit au Tor des Géants cette année (*n.d.l.r. : une promenade du dimanche de 330 kilomètres, 24'000 mètres de dénivelé, à réaliser en 150 heures maximum*), mais malheureusement la course vient juste d'être annulée. Ce n'est évidemment pas un souci et je vais trouver de quoi m'occuper, mais pas forcément dans un format de compétition organisée. Sinon, je suis toujours en vadrouille, échafaudant des projets avec la famille en mode découverte et improvisation, que ce soit à pied, à vélo, en grimpe ou à peau de phoque ! Ce qui me motive c'est de bouger en extérieur par n'importe quel moyen !

Merci Jean-Luc, je te souhaite une année riche en découvertes, en émotions et en kilomètres ! Et pourquoi pas un essai de voile ultra-légère...



Le trail est une des nombreuses passions de Jean-Luc Simmen. Ici au petit matin dans la région de Graitery.

Une opération « commando » au décollage de Courfaivre !

Par ici les
petits potins

C'est en buvant une bière avec Pierre sur la terrasse de mon nouvel appartement à Courfaivre que l'on discute du décollage situé près de la loge de Soulce. Je l'informe que le sentier pour descendre sur le site Nord commence gentiment à être dangereux, car les marches sont déjà bien bancales. Il avait déjà bien remarqué ce problème et dix jours plus tard, il convoque un petit comité pour la réfection du site.

12



Rendez-vous samedi 30 mai dernier chez moi à 9h00 avec croissants et jus d'orange, puis départ avec une seule voiture pour rejoindre le site Derrière-Château. Après 10 minutes de voiture, quelle a été notre surprise de constater que la route depuis la bifurcation pour Soulce était barrée. On apprend par Martial, le gardien de la loge, qu'elle est en pleine réparation. Le bitume sera posé la semaine qui suit, impossible donc d'accéder par ce côté-là.



C'est alors que l'on décide à l'unanimité que l'on n'allait pas laisser tomber notre journée de réfection ; une autre possibilité était de monter par les Fouchies. On débute



notre parcours du combattant direction Courtételle pour atteindre cette fameuse loge : croisements difficiles avec toutes les voitures rencontrées, ouverture et fermeture des barrières, ornières gigantesques à y laisser ses essieux arrière et route forestière de plus en plus étroite. Pierre, le pilote de ce mini Camel Trophy, nous amène à bon port : ouf ! C'était chaud !

Nous voilà enfin partis pour remettre en place les différentes marches qui tombaient en ruine. Barre à mine, masses, meuleuse, tronçonneuses et beaucoup d'ingéniosité nous ont permis de reconstruire cet escalier artificiel. Une fois cette première partie terminée, nous descendons vers le décollage afin de vérifier l'assise de la passerelle pour passer la barrière. On consolide le tout avec des cailloux pour mieux la stabiliser.

C'est à ce moment-là que Pierre prend la masse et va commencer de détruire les souches en partie pourries qui jonchent l'aire de décollage. Olivier prend vite le relais pendant que les autres nettoient l'aire de décollage en enlevant les restes de bois et les amas de gros cailloux : nos pauvres petits dos !

On termine la fin des nettoyages par un pique-nique à la loge et on redescend cette affreuse route pour terminer chez moi au soleil par une petite bière bien méritée.

Petit check météo pour savoir si les conditions nous permettront de voler en fin d'après-midi... mais à nouveau une forte bise prend le dessus, comme à ses habitudes, pour ce mois de mai 2020 !

Raphaël Seuret

Graitery : quelques précisions



Graitery a enfin sa balise pour le plus grand plaisir de Morane Montavon. *La Plume* a posé quelques questions à l'instructeur de Moutier, histoire de fournir quelques précisions utiles.

Cette balise, il y a longtemps qu'elle était attendue, n'est-ce pas ?

En effet, nous l'attendions depuis un bon moment car force est de constater que certaines années, il y a des vents différents entre Raimeux (la balise de référence) et Graitery. Nous avons vécu des situations troublantes. Exemple : Raimeux affichait un vent du Sud et lorsque nous sommes arrivés à Graitery, c'était Nord.

Qu'est-ce qui a déterminé son emplacement ?

Il a été choisi car c'est la place qui indique le mieux les directions en bise. Le vent vient de la route en Nord ; le vent est également juste mais évidemment un peu faible car la balise a été installée juste derrière les arbres (si la balise affiche des rafales à 19-20km/h, c'est fort Nord). Si les arbres situés au-dessous de la route du décollage bougent beaucoup, la sortie risque d'être sportive. En cas de bise, il ne faut pas hésiter, juste après le décollage, à bien se diriger à droite et se laisser ensuite dériver avec la bise (voir photo).

L'indication de la force du vent indiquée par la balise est régulièrement plus faible que ce qu'il y a réellement sur

le site. Peux-tu nous expliquer les recommandations à prendre ?



Pour voler à Graitery, la balise de Raimeux fournit une indication indispensable pour la force et il faut la consulter, surtout si celle de Graitery indique la même direction de vent. Si des gens pensent venir voler à Graitery, mais ne sont pas sûrs, il ne faut pas hésiter à m'appeler ou m'écrire un message... ou à renoncer, parfois c'est bien plus sûr ! (mm / db)

13

A l'agenda

Samedi 24 octobre : journée de clôture du Club, au refuge de Chambion, à Courfaivre. D'autres informations en temps voulu.

Vendredi 30 octobre : conférence organisée par le VLJ et donnée par Catherine Baron sur la gestion mentale, au Centre Saint-François, à Delémont (dès 20 h). D'autres informations en temps voulu.

Jedi 17 décembre : apéro « à la bonne franquette » des parapentistes et deltistes du groupe « Parapentature » au Restaurant El Nouar, à Delémont (dès 18h). D'autres renseignements en temps voulu.

Samedis 28 novembre et 5 décembre : cours sur la gestion mentale liée au vol libre, donnée par Catherine Baron, à Delémont. Si le cours est complet et en cas d'intérêt, une deuxième session peut être organisée les dimanche 29 novembre et 6 décembre. Prix : 320 francs pour les membres du VLJ et 400 francs pour les non-membres. Renseignements et inscriptions chez la secrétaire Valérie Groux, info@vollibrejura.ch.

Samedi 30 janvier 2021 : assemblée générale du VLJ. D'autres informations en temps voulu.

Du jeudi 13 au dimanche 16 mai 2021 : sortie du Club. D'autres informations en temps voulu.

Du vendredi 18 au dimanche 21 juin : Jura'ltitude XC avec départ et arrivée à Moutier. Tous les renseignements sur www.juraltitude.ch.



14

Wingmaster *Live* nous offre conseils et réflexions...

En France, le confinement était autrement plus pénible que chez nous, puisqu'il a duré plus longtemps et que les vols y étaient tout simplement interdits. Le point positif est que ces contraintes ont amené diverses initiatives à voir le jour dont celle des deux des protagonistes de Wingmaster, Sébastien Turay et Jérôme Canaud. Ils ont en effet eu la très bonne idée de créer une quinzaine de *live* sur Facebook durant lesquelles différents thèmes du vol libre ont été abordés. Ce sont plus de 30 heures de vidéo contenant des conseils sur le vol, des avis sur le matériel, des réflexions sur la gestion mentale et des réponses aux questions posées par les internautes que l'on peut visionner à volonté.

Le concept Wingmaster

A la base, Wingmaster est un site payant (www.wingmaster.top) sur lequel on peut visionner une série de 21 épisodes avec 11 heures de vidéo en ligne. Ce n'est ni un cours ni une formation, mais une espèce de

tutoriel passant en revue toutes les techniques du parapente en vol comme au sol. Les vidéos sont animées et commentées par Jérôme Canaud. Jusqu'à huit caméras ont été utilisées pour les prises de vue pour une parfaite vision de l'action sous tous les angles.

L'équipe est notamment composée de Sébastien Turay à la production (on peut l'apercevoir en planeur dans le magnifique film « *Libre comme l'air* » d'Antoine Boisselier et Nicolas Hairon) et de Jérôme Canaud, instructeur, compétiteur, pilote de test, cocréateur de Little Cloud... Bref, un fort avec une approche pédagogique que j'ai trouvée intéressante.

Wingmaster *live* !

Ces vidéos n'amélioreront peut-être pas beaucoup les connaissances des fusées du Club, mais peuvent être un complément intéressant pour ceux qui ont un peu moins d'expérience. La bonne humeur règne durant tous les épisodes et ils sont

Pendant le confinement...

agrémentés par les interventions remarquées du fameux Jean Bonno, les conseils pas toujours pertinents de l'Ami Vincent et l'absence répétée de l'assistant de Sébastien.

En tapant Wingmaster dans la barre de recherche, on retrouve facilement les 15 *live* sur Facebook et également sur Youtube avec les différents sujets résumés ci-dessous.

WINGMASTER *live* #15

- Spéciale ENFIN ON PEUT VOLER !
- Toutes les questions techniques que vous vous posez sur la reprise : est-ce que je dois faire vérifier mon matériel avant de revoler ? Est-ce que je commence par une session au sol ? Quels exercices ? Où voler ? Quelle est la force des thermiques en ce moment ? Est-ce que le mental de mon ami Vincent est assez fort pour la reprise ? Est-ce que M. Bono sera avec nous dimanche ? Est-ce qu'Emilie aura fait des tartines au tarama ?

WINGMASTER live #14

- Des dizaines d'intervenants de toute la France : clubs, pros, fabricants, Fédés, nos partenaires...
- Pratiques de préparation mentale en *live*.

WINGMASTER live #13

- Gagner ou regagner de la confiance en parapente. Encore un vaste sujet qui touche à l'expérience, au mental, au matériel...

WINGMASTER live #12

- Incidents de vol et stage SIV. Vous avez été confronté à un incident de vol, vous avez peur d'un incident potentiel, vous vous demandez comment bien gérer un incident, une frontale, ça vous parle, faut-il faire un SIV, j'aimerais bien faire un SIV mais j'ai peur (oui, oui, ça arrive souvent).

WINGMASTER live #11

- Approches et atterrissages, le retour ! On en a parlé dans le *live* #4, mais le sujet est tellement vaste, qu'on s'y remet à nouveau.

WINGMASTER live #10

- Un duplex en *Live* avec JB Chandelier, parapentiste star de nombreuses vidéos incroyables et créateur de la voile « Run'N'Fly ».
- Et ce samedi, c'est aussi « *open bar* » sur les questions (on aura aussi la boule à facettes) : vos questions techniques, vos doutes sur un geste particulier, vos interrogations sur un incident de vol, vos demandes pour mieux progresser.

WINGMASTER live #9

- Se déplacer en parapente.
- Sortir du bocal.
- L'importance du mental.
- Crosser.
- Bien exploiter les ascendances.

WINGMASTER live #8

- Comment bien réviser son matériel.
- Le matériel *light*.
- Le pilotage avec le matériel *light*.



- Les nouvelles pratiques apparues avec le matériel *light* : marche et vol, vol bivouac, voyages...

WINGMASTER live #7

- Le matériel de vol : voiles, sellettes, accessoires.
- Comment le choisir en fonction de son expérience et de son type de pratique.
- Comment le matériel a évolué ces dix dernières années.
- Comprendre l'homologation EN.

WINGMASTER live #6

- Retour sur les précédents points abordés : les décollages, les approches et atterrissages, les incidents de vol, le parachute de secours, les descentes rapides, la gestion du mental...
- On parlera aussi de « bien crosser », comment prendre une ascendance, comment choisir son matériel, quel est le plus beau site de parapente au monde (à part à la Haute-Savoie)...

WINGMASTER live #5

- Les décollages (dos voile, face voile, cobra, sans vent, avec peu de vent, avec du vent fort...).

WINGMASTER live #4

- Approches, atterrissage et précision d'atterrissage.
- Nous reviendrons également sur les incidents de vol en parapente (suite au *live* #2).

WINGMASTER live #3

- Petit retour sur les incidents de vol que vous avez pu rencontrer (rapport du *live* #2).
- Une technique de préparation mentale pour être plus confiant en vol (Jérôme Canaud est titulaire d'un diplôme D.U. de préparation mentale).
- L'utilisation du parachute de secours.

WINGMASTER live #2

- Le pilotage en turbulences et les incidents de vol.

WINGMASTER live #1

- Les descentes rapides.

Episode 7 : notre petit monde vu par Léonie...

Par le trou de la lorgnette

Et de... 7 ! 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 Léonie, de Saignelégier. Rappelons que le but de cette rubrique est de donner la parole à des personnes externes à notre petit monde du vol libre.

16

Julien Gogniat : qui es-tu ?

Léonie : je m'appelle Léonie Clémence. J'habite à Saignelégier et je travaille dans l'horlogerie pour une entreprise de la région.

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 ?

Léonie : je pense que ce sont des gens qui n'ont pas peur, qui aiment sortir de leur zone de confort. Ils aiment la nature et l'aventure.

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

Léonie : je ne sais pas, mais je dirais 80 km/h !

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

Léonie : 60 km/h ?

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

Léonie : je suis plutôt tête en l'air, souvent dans la lune, je suis une rêveuse !

JG : est-ce que tu connais une personne qui pratique le parapente ou le delta ? Et si oui, est-ce qu'il t'a déjà parlé de ses vols ?

Léonie : oui, toi que je suis à travers tes photos et tu m'as déjà aussi parlé de tes vols.

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



Léonie Clémence : elle attend une invitation pour aller voler une fois... (jg)

Léonie : non, je ne pense pas, quand tu es en l'air, tu n'as plus le contact avec le sol et tu perds la notion de vertige.

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

Léonie : non, jamais, j'attends l'invitation.

JG : et si demain tu allais voler ?

Léonie : Mais !? Elle est nulle cette question ! Bien sûr !

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

Léonie : je pense que les gens ignorent beaucoup le vol libre, on entend peu parler de vous et on vous voit peu !

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 ?

Léonie : 60 ?

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

Léonie : ici, on est à 1000 mètres, donc je dirais 1500 mètres ?

JG : non, 3050 mètres, quand même !

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

Léonie : un delta c'est rigide ! Et ça a une forme de triangle !

Propos recueillis par Julien Gogniat

Wils Wing Sport 3 : un véritable petit bijou des airs

Du côté des deltistes



17

La Wils Wing Sport 3 est une aile avec laquelle on peut éprouver de très belles sensations. (bc)

Dans le cadre du Club de deltistes Courfaivre Ledeltaplane.ch, nous avons fait l'acquisition ce printemps de trois ailes de WILS WING SPORT 3 nouvelle génération. J'ai eu le plaisir de l'essayer et j'ai été agréablement surpris.

Plus légère que mon T2 (moins 10 kg pour le transport au terrain de déco, ça compte), elle est facile à tenir dans le vent au moment de décoller. En l'air, elle réagit de suite sans effort : je tends l'overdrive et l'aile accélère en gardant sa maniabilité. Elle est précise et c'est un plaisir de l'incliner et la centrer dans un thermique. C'est une aile intermédiaire mais avec des performances proches d'une aile de compétition en vol. Tu fais corps avec l'aile et tu sens bien les tensions de l'aérogologie sur l'aile.

A l'atterro, tu peux encore zigzaguer tout près du sol. Elle est stable et tu peux assurer quand tu la pousses pour poser. Je me suis fait plaisir avec ce petit bijou.

Cette aile est très facile et agréable, je ne peux que vous la conseiller et vous invite à venir l'essayer. Nous sommes à votre disposition.

Pierre Geiser

Quelques information de l'association le deltaplane.ch

Concernant l'accueil sur le site de Courfaivre, vous pouvez continuer à parquer votre véhicule sur la place appartenant à Condor près de notre local lorsque vous aller voler au Mont (Courfaivre). Les voitures sont à parquer sur la place en gravier et s'il n'y a plus de place, parquez au fond de la place goudronnée près ou sous le grand couvert mais en aucun cas devant la porte de notre local afin de laisser les deltistes rentrer et sortir leurs ailes (c'est malheureusement déjà arrivé).

Nous sommes toujours heureux de vous accueillir pour vos séances d'après vol. Un frigo et des boissons sont à votre disposition dans notre local.

A cause du Covid-19, la fête du village de Courfaivre les 15 et 16 août

est annulée, mais nous avons l'intentions de monter notre stand devant notre local afin d'y apporter quelques modifications pour les années à venir. Nous profiterons de l'occasion pour organiser une soirée rencontre entre gens du vol libre à la même date que la fête du village et que le Graitricks qui était prévu en même temps (les 15-16 août), ceci afin d'avoir le plaisir de passer un moment convivial tous ensemble. Les informations plus précises seront communiquées au club dans le courant du mois de juillet.

Concernant la formation au deltaplane, n'hésitez pas à nous contacter pour vous inscrire à une pente école afin de découvrir une autre façon de voler.

Des initiations au deltaplane seront organisées milieu - fin de l'automne s'il y a des intéressés.

En espérant vous revoir très bientôt dans les airs, je vous souhaite pleins de *happy landings*.

Cordialement, Nicolas Tatti

Des bénévoles qui sauvent des vies par passion !

Colonne de secours

Voici (enfin) le texte promis sur la Colonne de secours prévôtoise, prose qui aurait dû paraître dans l'édition de décembre 2019. *La Plume* fait donc aujourd'hui plus ample connaissance avec ceux qui composent cette Colonne de secours et dont la mission première est de sauver des personnes en situation périlleuse, voire même plus que ça.. Rendez-vous a donc été pris avec Nicolas Vez, préposé au secours et chef de station, et Bertrand Conus, sauveteur et spécialiste hélicoptère (SSH).

Un peu d'histoire pour commencer et pour bien planter le décor. La Colonne de secours de la section prévôtoise du Club alpin suisse (CAS) a dignement fêté ses 75 ans d'existence en 2018. Trois quarts de siècle, ce n'est pas n'importe quel anniversaire ! C'est un certain Willy Zimmermann (son petit-fils n'est autre que le compagnon de la grimpeuse de niveau mondial Katherine Choong), de Moutier, qui a eu l'idée de créer cette colonne de secours. Il faut se replacer dans le contexte de l'époque. La varappe, comme on disait il y a fort bien longtemps, connaît un bel essor, mais le matériel est rudimentaire : « *A la suite de plusieurs accidents, Willy Zimmermann s'est dit qu'il fallait mettre en place une structure de secours pour venir en aide aux copains en difficulté dans les parois de la région* », raconte Bertrand Conus.

Ainsi est née la Colonne de secours, une des premières de l'Arc jurassien, sachant que le secours en montagne dans les Alpes a été mis sur pied dès 1910. Selon Nicolas Vez, le problème de l'époque, c'était le manque d'équipement des voies dans la région : « *Les précurseurs de la grimpe s'élançaient dans des voies*



La Colonne de secours prévôtoise à l'entraînement. (photo : bc)

non équipées, avec du matériel rudimentaire et les chutes étaient souvent très graves. » Nos deux interlocuteurs pensent que la Colonne de secours prévôtoise a compté environ dix membres à ses débuts.

Mais au fait, comment fait-on pour entrer dans la Colonne de secours ? Bertrand Conus s'amuse de la question. Il faut d'abord être passionné de montagne et se débrouiller en grimpe. « *En ce qui me concerne, je faisais de l'escalade avec des copains à Moutier. Et c'est Willy Zimmermann qui nous avait encouragés à nous engager.* » C'est ainsi que Bertrand Conus a fait ses débuts dans les années 80. Il n'avait alors que 16 ans. Une longue carrière de sauveteur va suivre.

La Colonne de secours prévôtoise est une structure qui a su s'adapter et améliorer les nombreuses compétences de ses membres. Dans les années 60, Willy Zimmermann estime qu'il faut former les passionnés de varappe, ou tout du moins leur inculquer les principes de base de la progression de la sécurité dans les parois. Il met alors sur pied le premier cours de sécurité et de sauvetage en montagne dans les gorges de Court. Force est de constater que l'idée fait mouche, puisqu'en 2019, ce cours a été organisé pour la 54^e fois.

Pendant de nombreuses années, chaque colonne de secours en

Suisse travaille dans son coin avec ses propres règles, jusqu'à ce chamboulement qui est intervenu en 2005, avec la création de la Fondation du Secours Alpin Suisse (SAS) par le CAS et la Rega. Objectif principal : harmoniser les administratifs et régler les questions d'imposition fiscales des différentes colonnes de secours en Suisse. « *En clair, une structure de plus en plus professionnelle a été créée, mais toujours sur le principe de milice. En toile de fond, l'uniformisation de la formation des sauveteurs au niveau national. Et c'est franchement une très bonne chose* », relève Nicolas Vez.

Aujourd'hui, la Colonne de secours prévôtoise compte environ 25 membres, dont une quinzaine d'actifs. Par actif, il faut comprendre des membres qui suivent un certain nombre d'exercices par année : « *Pour une intervention technique, c'est certain, on va avoir recours à des membres actifs. En revanche, si nous devons intervenir pour une personne qui s'est perdue en forêt, tous les membres sont susceptibles d'être appelés* », explique Bertrand Conus. Il existe trois niveaux de sauveteurs : « *Prenons un exemple simple pour illustrer le premier niveau : un parapentiste est à chercher dans la région de Montoz. Dans ce cas, on va demander aux autres parapentistes présents dans le secteur de venir*



Un parapentiste dans un arbre, c'est en quelque sorte le fonds de commerce de la Colonne de secours prévôtoise. (photo : nv)

nous aider. Il n'y a pas besoin de formation spécialisée. Le deuxième niveau s'adresse aux membres qui suivent au minimum six exercices organisés par la Colonne de secours. Enfin, le troisième niveau est réservé aux sauveteurs de catégorie 2 qui ont suivi une formation au niveau régional, c'est-à-dire le Secours Alpin Romand (SARO). Ces cours sont organisés deux fois par année. Ce sont en quelque sorte des cours d'instructeurs », détaille Nicolas Vez. Sachez encore qu'à partir du niveau 3, chaque sauveteur peut se lancer dans des spécialisations : hélicoptère, chef d'intervention, brigade cynophile ou encore canyoning.

La Colonne de secours prévôtoise intervient au niveau terrestre pour, la plupart des cas, des parapentistes dans des arbres ou des recherches de personnes : « Le parapentiste, c'est un bon client pour nous », s'amuse Bertrand Conus.

Alors, comment cela fonctionne lorsque, par exemple, un parapentiste a « niché » ? La Colonne de secours est alertée par la Rega via un

message sur un bip, que possèdent différents chefs d'intervention : « Ensuite, on déclenche l'alarme au niveau de nos membres. Je dirais qu'il nous faut environ 45 minutes pour arriver sur place, cela dépend évidemment de la distance à parcourir et de la nature du terrain. Mais c'est tout d'abord à notre local de Moutier que nous nous retrouvons pour discuter de la stratégie à mettre en œuvre et décider du matériel à emporter pour être le plus efficaces une fois sur place », informe Nicolas Vez.

Généralement, les sauveteurs vont atteindre le malheureux avec l'aide de grimpettes de bûcherons : « Nous n'intervenons pas dans la précipitation. L'important c'est la sécurité, aussi bien de la personne à secourir que des sauveteurs. Notre objectif est de ramener le pilote au sol et de le prendre en charge médicalement si nécessaire. Ensuite, dans une deuxième phase, c'est la récupération de son matériel avec son accord. On l'informe de la procédure, tout en lui indiquant qu'il y aura des heures

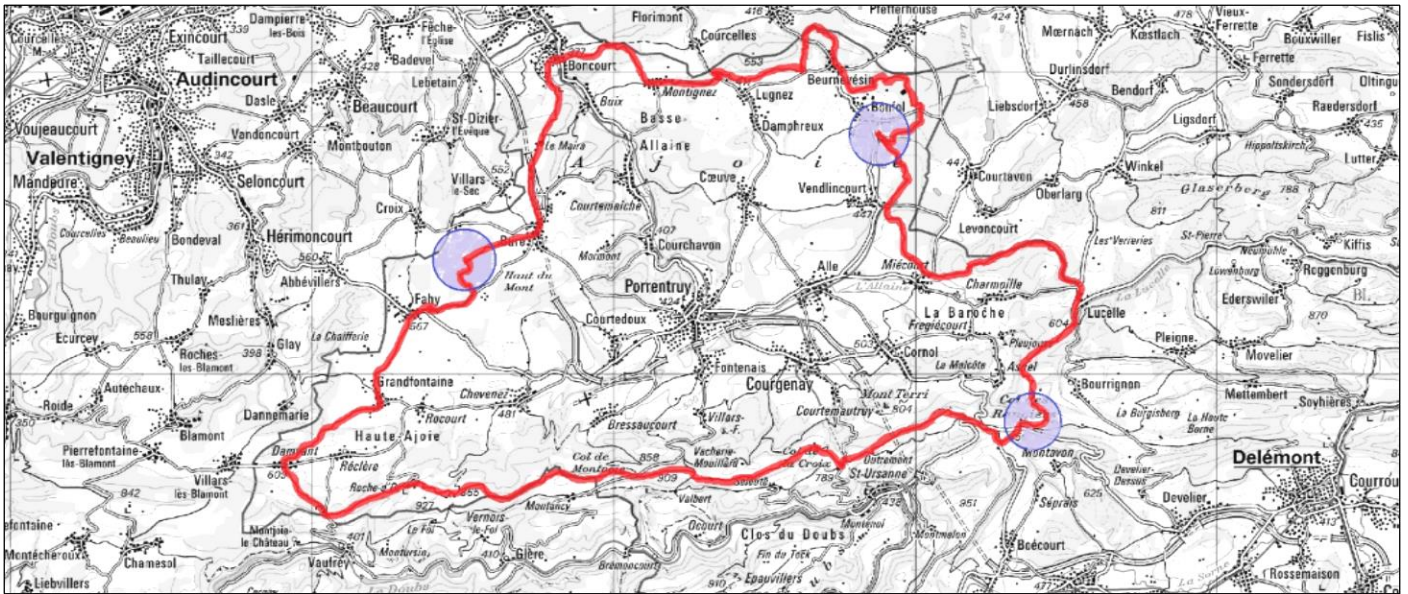
qui seront facturées », détaille Bertrand Conus. A ce stade, il faut savoir que les frais de sauvetage sont pris en charge par l'assurance-accident du blessé ou alors si cette dernière ne couvre pas ce genre de prestation, c'est la Rega qui casse sa tirelire pour autant que la personne secourue soit donatrice à la Rega. En revanche, les frais liés à la récupération de la voile dans l'arbre sont à la charge de l'infortuné.

C'est une évidence, la Colonne de secours prévôtoise intervient à la demande, c'est donc dire si le nombre de sollicitations d'urgence fluctue d'année en année : cela peut aller de zéro à dix. En 2019, il y en a eu cinq : un parapentiste dans un arbre, une personne bloquée dans une forêt, des grimpeurs en difficulté sur l'arête de Raimeux, une levée de corps et, enfin, un accidenté en trottinette à la Combe Tabeillon. L'intervention la plus difficile ? Bertrand Conus et Nicolas Vez sont unanimes : il s'agit du parapentiste dans la ligne à haute tension à Séprais. « C'était une intervention inhabituelle pour tout le monde. A chaque mise en place d'une stratégie, on nous répondait que ce n'était pas possible, pour telle ou telle raison. Il ne restait alors plus qu'un hélitreuilage », se remémore Bertrand Conus.

« C'était soit à Tyson Mercerat ou à moi d'aller au bout de la corde pour s'occuper du malheureux. J'ai demandé à Tyson s'il voulait y aller. Il m'a dit : OK. »

Les deux interlocuteurs ne s'en cachent pas, ils ne deviennent pas riches avec leurs interventions, puisqu'il s'agit d'un système de milice de bénévoles. « Nous avons une charte qui stipule que les dédommagements que nous recevons sont versés intégralement dans la caisse de la Colonne pour financer l'achat de matériel. C'était à la base un souhait de Willy Zimmermann », conclut Bertrand Conus.

Daniel Bachmann



Cinquante heures de marche en Ajoie pour se changer les idées !

A défaut de pouvoir voler

Que faire lorsqu'il n'est pas possible de voler ? Pour une fois, ce n'est pas une question de vent trop fort qui est en cause, mais bien la pandémie de Covid 19. Ce petit préambule pour parler du raid qu'ont effectué Olivier Moser et Raphaël Seuret à pied en Ajoie. Au total : presque 100 km de marche en Ajoie en l'espace de deux bons jours et cinquante heures de marche. Presque une formalité pour les deux grands adeptes de marche et vol...

A défaut de voler pendant cette pandémie, je propose à Raphaël un petit défi « Jura'ltitude - istique », que je me gardais depuis un moment au fond de la tête : un tour d'Ajoie, ma région d'origine.

L'itinéraire « L'Ajoie de marcher » se base sur le tracé créé par le CAS Jura à l'occasion du centenaire du Club. Il comporte normalement six étapes. Inutile de préciser qu'on avait envie un peu de se surpasser et de faire les chats maigres (*dixit* le Pierre). C'est pour cette raison que l'on a décidé de raccourcir le nombre d'étapes à deux et demie.

Départ le vendredi 10 avril depuis Bonfol, chez mes parents. Au niveau organisation, on est au top. On est totalement indépendant ; on porte

Raphaël Seuret et Olivier Moser à la cabane des Ordon : un sourire de circonstance pour passer la première nuit de leur périple.



tout ce qu'il faut pour dormir et cuisiner. Il nous manque juste « l'essence - ielle » : heureusement que mon père a une bonne cave et Raphaël encore un bon dos !

On quitte donc mon village d'origine vers 17 h, bien chargés, en direction des Ordon. On passe en vitesse aux étangs de Bonfol, puis Vendlincourt, avant de continuer le long de la frontière au-dessus de Miécourt. Il fait déjà bien chaud pendant ce week-end de Pâques, mais les sentiers sont dans la forêt et sur les crêtes,

donc bien aérés et agréables pour marcher. Petite pose photos à Lucelle pour immortaliser la fermeture historique des douanes, qui n'avaient plus été fermées depuis 75 ans !

Cap sur les Ordon : on commence à voir le bout de notre première petite étape. On profite de la vue splendide sur le coucher de soleil le long de la crête au-dessus d'Asuel et Pleujouse. Magnifique sentier ; je ne peux que vous le recommander. Il commence à faire nuit lorsque nous



Un merveilleux coucher de soleil.

frappons à la porte d'une ferme afin de remplir nos vaches à eau. Le paysan, très sympathique, nous propose de faire le plein dans l'étable. Le chemin continue le long de l'arête jusqu'à l'antenne où nous croisons plusieurs groupes de personnes qui pique-niquent et montent leur campement pour la nuit. Les gens profitent du week-end et de cette pause Covid pour se retrouver en famille et partager un repas au coin du feu. Nous prions pour que notre place de bivouac projetée ne soit pas occupée. Heureusement, la voie est libre et nous déposons nos sacs devant la cabane du CAS Jura, qui se situe entre l'antenne et le restaurant du col des Rangiers.

Le site n'est pas gardienné et est de toute façon fermé, pandémie oblige. Nous préparons un délicieux repas avec des côtelettes de sanglier du Jura et un bon petit vin rouge des parents Moser. Merci à eux pour la bouteille et à Raphaël, le porteur. Première soirée bien remplie, nous

nous couchons vers minuit à l'arrière de la cabane avec les étoiles comme oreillers.

Le réveil se fait à l'aide du chant des oiseaux et du lever du soleil. Petit déjeuner terminé, on se lance à l'assaut de notre deuxième étape : la plus longue !

On prend la direction de La Caquerelle, puis le décollage de Montgremay où nous attend la fameuse pancarte nous rappelant la fermeture des sites. Inutile de préciser que l'envie de voler se fait sentir pour moi, mais pas pour Raphaël ! Elle est malheureusement vite balayée par le vent du Sud qui souffle sur le déco Nord.

Pour la suite, l'itinéraire du 100^e prévoyait de descendre à Saint-Ursanne, puis de remonter sur la crête. Nous aimons bien souffrir mais pas au point de se farcir une énorme descente et une grosse remontée. On décide de prendre le raccourci direct passant par le Col de la Croix.

Nous parcourons ensuite un deuxième col, celui de Montvoie, pour arriver à la frontière française. En manque d'eau depuis la matinée, nous faisons halte chez une charmante dame de Roche d'Or pour re-faire le plein de nos gourdes. Je commence à ralentir un peu le rythme en raison de mes genoux, mais il nous reste encore un long chemin à parcourir jusqu'à notre prochain bivouac.

Un petit coucou aux grottes de Réclère et aux dinosaures qui ne voient plus beaucoup de monde ces derniers temps.

Raphaël reprend le flambeau pour terminer l'histoire de ce périple.

Pour bien commencer ce récit, je vais dire que j'ai accepté de relever le défi d'Olivier. Je connais relativement bien certaines régions de ces terres ajoulottes, suite à mon passé dans le scoutisme, mais je n'avais encore jamais relié les différentes

pièces du puzzle : chose faite maintenant !

La fin du samedi après-midi approche et mon sac étant de nouveau plus léger d'une petite bouteille de rouge, une nouvelle mission nous attend. Comment trouver cette potion magique essentielle qui permet de se remettre en forme après 12 heures de marche, alors que tous les magasins entre Damvant et Bure sont fermés ?

notre repas, un petit cru de derrière les fagots. Mission accomplie : trop facile !

Le soir approchant, nous pouvons encore admirer un magnifique coucher de soleil sur la Haute-Ajoie avant d'arriver à notre emplacement pour la nuit. La cabane est libre. On profite de s'étaler et de dormir sur les tables pour être à l'abri du froid, mais malheureusement pas à l'abri des souris qui vien-

mais tout est fermé... Même certains chemins forestiers sont interdits pour les randonneurs dû à la problématique des chutes d'arbres. La route goudronnée, empruntée alors, est en plein soleil et nos pieds en ressentent bien la chaleur du bitume.

On passe Lugnez tout en suivant au maximum l'itinéraire du CAS. Ainsi parcourons-nous souvent les sentiers le long de la frontière en sui-



La douane de Beurnevésin fermée : du jamais vu depuis plus de 75 ans !

La clef de la solution est de rechercher dans notre mémoire la liste de nos connaissances qui se trouvent sur notre parcours. Chose due, chose faite, on débarque du côté de Fahy chez des agriculteurs qui sont parents à la copine d'Olivier.

Petite bière pour l'apéro, tout en discutant de notre défi qu'ils trouvent génial ! Ils nous demandent ensuite notre lieu de bivouac pour la nuit. On leur explique que c'est la cabane forestière de Bure avec au menu un risotto. C'est ainsi qu'ils nous proposent, pour accompagner

notre repas, un petit cru de derrière les fagots. Mission accomplie : trop facile !

Déjeuner complet avec un petit bircher au menu et prêt au départ pour la dernière journée. La place militaire de Bure est bien proche au vu des routes d'entraînement traversées par les chars Léopard. Un dernier approvisionnement en eau chez un habitant de ce charmant village avant de marcher jusqu'à Boncourt.

La tour de Milandre passée, on essaie de chercher un petit troquet du style le « Café du Vieux Battoir », pour y refaire le plein de victuailles,

avant les points limites que l'on appelle des bornes. Une des plus primordiales, pour les géomètres que nous sommes, est celle de la Borne des Trois Puissances.

Elle délimitait la frontière entre l'Allemagne, la France et la Suisse avant la première guerre mondiale et elle se trouve dans les hauteurs de Beurnevésin.

Olivier m'y emmène et je visite ce lieu mythique pour la première fois. Dernière petite pause nourriture pour reprendre des forces avec le



La Borne des Trois Puissances : la France, l'Allemagne et la Suisse.



Arrivée finale pour les deux compères. Ils sont certes fatigués, mais heureux de cette longue randonnée en Ajoie.



La statue Covid : tout un symbole...

peu de choses qui nous reste à grignoter dans nos sacs.

Le point d'arrivée est proche, mais la route encore longue. On va passer tout d'abord vers la chapelle de Saint-Fromont, endroit emblématique pour les habitants de Bonfol. Un petit détour aussi par sa décharge remise en état. On y voit encore le grand mur des installations

d'entreposage des déchets. Par contre, la végétation repousse gentiment sur l'ensemble du site. Cet endroit est encore assez lugubre aujourd'hui avec le passé de la chimie bâloise.

Retour au point de départ en marchant dans la direction des fameux étangs, qui sont toujours aussi paradisiaques ! Nous terminons notre

périple au coucher du soleil avec une vue imprenable sur ces importants paysages sauvages et marécageux. Petite congratulation pour avoir bouclé le tour et être arrivés à la fin de ce défi avec de magnifiques images plein la tête.

Le retour au bercail et à la civilisation se fait par l'invitation des parents d'Olivier, qui nous proposent l'apéro et le souper avec une distance sociale respectant les normes de la pandémie...

Comme bilan sportif, nous avons finalement marché 96 km avec 2500 mètres de dénivelé positif : une randonnée confinée de 50 heures au total et heureusement pas une seule cloque. Nous ne pouvons que vous recommander de parcourir cet itinéraire «L'Ajoie de marcher» du CAS Jura. Vous pouvez la découvrir sur le site Internet www.lajoiedemarcher.ch

En conclusion de ce récit, c'était très intéressant et agréable de parcourir cette randonnée à deux, ainsi que de partager ces moments particuliers ensemble.

Nous avons pu découvrir ces terres ajoulotés dans leur totalité et sous une autre forme : le puzzle a bel et bien été terminé !

Olivier Moser et Raphaël Seuret

Pas besoin d'être un cador pour y participer...

Swiss League cadre romand

C'est quoi déjà, ça ? C'est c't'équipe de fous avec des ailes d'A380 et des cocons de 5 mètres... de long ?

Voilà à peu près l'a priori que je m'étais fait avant d'en discuter avec Julien Gogniat. Pour ceux qui le connaissent, vous ne douterez pas qu'il sait facilement trouver des arguments et a assez de bagout pour convertir le curé du village au parapente ! Pourquoi ne pas essayer ? Je m'inscris dans la foulée avant le week-end de l'Ascension.

En tant que pilote expérimenté, Raphaël Seuret s'inscrit aussi et c'est donc à trois que nous nous rendons pour notre baptême en terres valaisannes du côté de Verbier. Nous partons le mercredi soir afin de ne pas être à la bourre le matin. Campement improvisé sur le parking du Châble et Julien nous fait un petit *briefing* sur Xtrack et nous explique le déroulement de la journée pendant que l'on déguste un délicieux risotto.

Nous retrouvons une première équipe (les non-marcheurs) afin de prendre la navette jusqu'au décollage de La Croix de Cœur. Eh oui, il y a des marcheurs ! Première bonne surprise, ils n'ont pas tous des sacs de 40 kg. Nous chaussons nos masques Covid et montons dans un bus destination Verbier. Arrivés là-haut, changement de plan : la route est fermée. Le chauffeur est d'accord de nous conduire au déco des Ruinettes par la route « carrossable ».

Nous retrouvons les marcheurs et commençons le *briefing* de la manche d'entraînement. Dans un premier temps, il faut rentrer le parcours à effectuer dans nos appareils, puis on fait une analyse topographique et des dangers divers.

L'heure du départ est fixée à 13 h et le décollage est autorisé dès 12 h. Le but de la manche est de décoller et d'attendre le départ dans un cylindre en gardant le maximum de hauteur. Puis de passer à l'intérieur des rayons de différentes balises dans un certain ordre, avant d'arriver à une balise finale qui stoppe le chronomètre individuel. Evidemment, les appareils GPS et autres tablettes sont de la partie.

Nous nous élançons dans la fameuse pompe à couillons et prenons tous



Olivier Moser en mode altitude...

rapidement de la hauteur jusqu'à un plafond d'environ 3000 mètres. C'est magnifique de pouvoir voler au milieu d'une grappe d'une vingtaine de parapentistes avec le même objectif. La manche commence et nous essayons de suivre le rythme soutenu, mais certaines voiles et pilotes nous devancent rapidement.

Le parcours de cette manche nous fait passer par le sud de la Rosablanc, puis par le col des Gentianes et dans l'ordre : le Cleuson, Thyon, Nendaz, Croix de Cœur, Mont Rogneux, Croix de Cœur et final sur Champsec.

Superbe vol avec des hauteurs de 3300 mètres pour ma part, mais certains étaient à plus de 3800 mètres ! C'est autre chose que notre Jura, mais ça ne décoiffe pas forcément plus. Je pose dans les dix premiers, alors que Julien et Raphaël profitent du paysage sur l'avant-dernière balise.

Quelques jours plus tard, nous effectuons un *débriefing* sur Skype avec une analyse sur www.avvri.com qui nous permet de réunir toutes nos traces et permet une visualisation 3D.

Nous remettons la compresse encore une fois le dimanche au départ de Grandvillard, en terres fribourgeoises. Cette fois, la manche est plus difficile en raison du vent météo et nous sommes seulement 7 pilotes sur 29 à boucler le parcours. La manche nous fait passer par le bout de la vallée de Grandvillard, la Dent de Broc, La Berra, Le Lac Noir, Jaun, le Vanil Noir et retour sur Grandvillard.

Je suis ravi d'avoir participé à ces deux manches et je compte bien continuer. C'est une super équipe bien sympathique et je profite de l'expérience des autres dans tous les domaines du vol libre afin de progresser en vol cross, compétition ou tout simplement pour découvrir de nouvelles régions en vol.

Le cadre ouest (romand) de la Ligue est ouvert à tous. Nous sommes déjà plusieurs du VLJ à y participer. Pas besoin d'avoir un couteau pour venir voler. Lors de ces deux manches, il y avait des pilotes avec des ailes écoles. Alors fini les *a priori*, viens j'te dis ...

Olivier Moser

Traversée du jura soleurois au Jura vaudois : joli !

En suivant la crête

Christophe Kohler (à gauche) et Joris Lardon (à droite) dans l'objectif de Pierre-Yves Schluep alias « Le Long » avec, au loin, le lac de Neuchâtel comme décor exceptionnel.



25

De Stierenberg jusqu'au Suchet : ils l'ont fait le lundi de Pentecôte, dont, forcément, l'auteur de ces quelques lignes, Julien Gogniat. D'autres pilotes du VLJ étaient aussi dans le coup. Une longue balade le long des crêtes et, surtout, un très joli vols pour ces adeptes des longs courriers.

Une jolie bise annoncée, de beaux plafonds mais un petit doute par rapport à la stabilité de la journée. Après avoir discuté par téléphone avec d'autres amis volatiles, on décide de tenter un vol direction le Jura vaudois.

Pour ma part, je vais tenter d'arriver chez Briod, au Suchet, car aujourd'hui c'est le *goal* de la manche d'entraînement du cadre Romand à laquelle j'ai décidé de ne pas participer dû au mauvais choix de décollage. Décoller à

l'Ouest du Jura par bise pour un départ de cross ce n'est pas le plus judicieux, à mon humble avis ! Mais on va tout de même tenter le *goal* !

Départ 8 h 54 de Moutier pour être en avance au Stierenberg et avoir une place au décollage. En arrivant au décollage, j'échange quelques idées avec d'autres pilotes plus expérimentés que moi. Je ne m'attarde pas trop avant de préparer mon aile avant de l'emmener en balade avec en tête, un objectif : Le Suchet.

3, 2, 1 GOOO !

Les premières voiles sont sorties et se sont extraites, la pompe est à la sortie à gauche, 300 mètres plus loin, sur une petite butte. Je décolle et me dirige dans cette direction. Je trouve une ascendance avant d'arriver à l'endroit voulu ; je l'enroule tout en analysant

son potentiel et sa dérive et me propulse juste au-dessous de la TMA de Bâle. Feu gaz pour la première transition direction le Weissenstein ! En observant les cinq parapentes partis pendant que je grimpais, j'ai remarqué que dès qu'ils sont passés au sud du Röti, ils sont entrés dans une masse d'air clairement descendante, le Nord-Est se fait déjà bien sentir apparemment, il remonte le versant nord du décollage du Röti et replonge sur les faces sud du Weissenstein, ça va être turbulent mais on s'accroche, on reste au Sud, c'est trop tôt pour le Nord ! Tant pis pour les rouleurs !

J'arrive au-dessus de l'antenne du Weiss et j'essaie d'enrouler des petites bulles bien nerveuses qui me permettent de m'échauffer la ceinture scapulaire au maximum avant d'attaquer une journée



Une bière bien méritée pour Raphaël Seuret, Christophe Kohler, Pierre-Yves Schluep et Julien Gogniat.

26

qui va être forte en pilotage actif ! Je ne perds pas de temps, ces bulles ne veulent pas de moi et ne me servent pas vraiment à faire le plein, pas grave, j'ai pris assez de marge pour rejoindre la Hasenmatt et là-bas, en général, c'est plus facile !

On raccroche l'autoroute

Une fois sur la Hasenmatt, premier joli plafond qui se rapproche des 2000 mètres, on continue sur la même ligne, personne ne prend l'option Graiterie-Moron, la ligne de Montoz à l'air de bien fonctionner. On continue tout droit jusqu'à Tavannes sans trop de difficultés, je suis entouré de l'équipe des crosseurs du Suchet.

Arrivés au-dessus de Montoz, ils choisissent l'option Chasseral. Pour ma part, ce sera Saint-Imier, la rue est plus belle et elle ne s'arrête pas, elle m'attire ! Olivier Dietrich a pris l'option Chasseral directement depuis la fin de Montoz tandis qu'Oli Moser rejoint le Chasseral en transitant au-dessus de Courtelary.

Une fois la jolie rue accrochée, je profite de ce moment qui m'avait tant manqué. Ça faisait longtemps que je n'avais pas accroché une jolie rue jurassienne. Je prends le soin de me placer bien dessous, poulie contre poulie, je profite de ce voyage tout droit pendant lequel je peux augmenter ma vitesse vu la puissance des thermiques et ce, jusqu'à l'entrée de la CTR des Eplatures, vers Renan. La rue passe en plein au-dessus de la Chaux-de-Fonds. Les bases sont à 2700 mètres, elles sont grises, qui a mis

cette CTR là au milieu ? Je contemple, me demande si je ne devrais pas la suivre en prenant le soin de garder une sortie au Nord de la CTR tout en suivant cette autoroute. Elle a l'air de suivre la frontière.... Je n'y vois que des planeurs et une aile rigide, certains parapentistes la longent au Sud mais ils ont l'air d'être dans la zone... Je décide donc de prendre par le Val-de-Ruz car je ne veux pas risquer mon vol au-dessus de la CTR.

Le souvenir se nourrit du regret, ciao la rue !

A peine parti, je le regrette amèrement, j'ai déjà quitté la rue et perdu 500 mètres, je m'avance sur le Val-de-Ruz qui ne m'attire pas du tout. Ce passage à l'air d'une stabilité ennuyante, voire qui va me faire arrêter mon vol net : enterré à la Vue-des-Alpes comme les parapentes que j'aperçois au loin en train de se vacher dans ce cimetière à parapentes qu'est ce maudit Val-de-Ruz.

J'avance tout en m'énervant contre moi-même : Pourquoi tu as fait ça ? Tout le monde s'enterre et toi tu y vas alors que cette rue hyper sexy t'attendait, quel c** ! Idiot, tu as intérêt à la sortir maintenant !

Julien 1, Val-de-Ruz 0

Je rejoins les faces Sud entre Tête-de-Ran et le Mont-Racine, où d'autres pilotes sont en train de gratter ce qu'ils peuvent. Je passe en mode survie, en sueur dans cette couche de bouillon hyper stable, je retire mes mouffles et commence à agiter mon regard à droite à

gauche à la recherche d'un indicateur. Où sont les hirondelles ? Montrez-moi le chemin ! Ni une, ni deux, j'aperçois des spatzs ; ils me montrent une bulle qui me permet de gagner 100 mètres, c'est peu mais dans le Val-de-Ruz, c'est déjà généreux ! Je continue d'avancer en grattant tout ce que je trouve, après quatre petites bulles, j'ai réussi à rejoindre Rochefort, je passe au-dessus du Rocher des Tablettes où je pensais trouver quelque chose mais non... Je ne m'attarde pas. Je continue, ça sent le purin, un tracteur en bas mais je ne trouve rien.

Je continue pour m'appuyer au Sud de la crête pour rejoindre le Cirque du décollage de Roches-Devant. Par chance, je peux remonter en dynamique et m'appuyer sur une face ensoleillée pour me repropulser à 2000 mètres avec un thermique qui, enfin, a du potentiel. Cela marque la sortie du Val-de-Ruz ! Maintenant c'est bon, c'est gratos !

Dernière ligne droite !

Cap sur Mont Aubert, où l'on commence à ressentir une tendance Nord-Est bien marquée. Le thermique sous le vent se fait lessiver ; il est de mauvaise humeur et ne veut pas de moi. Cependant, j'ai décidé le contraire ! Je tire sur ma commande violemment pour rester dans ce pétard à chaque fois qu'il essaie de me cracher, il ne m'aura pas, j'ai passé le Val-de-Ruz ! Je regagne 600 mètres tant bien que mal et ça, c'est mon ticket pour le *goal* ! Passage au-dessus de Mauborget, deux tours dans un petit thermique gentil et je pars en plané final pour l'atterrissage chez Briod à Baulmes.

Pas seul pour la bière !

Content d'avoir vaincu le Val-de-Ruz une fois de plus ! Peu après mon atterrissage, je reçois un message du Long qui vient de poser plus loin avec le Koll'r, je vois Dietrich en l'air au-dessus du Suchet, mais aussi Raph qui arrive 30 minutes plus tard et apparemment, le Long aurait vu Joris continuer un peu plus loin, ohhh et Oli Moser est par-là d'après le live-tracking ! Un joli débarquement dans le Jura vaudois avec l'équipe de Jurassiens, par des lignes différentes mais tous avec le grand sourire ! Ouf, ça fait du bien de revivre normalement !

Julien Gogniat



Joris Lardon : *highway to Hooters... Switzerland !*

Cela fait plusieurs années que la traversée du Plateau suisse avec un atterrissage au mythique Hooters d'Interlaken est dans la tête de certains pilotes du Club, dont la mienne. Et voilà qu'en ce dimanche 24 mai 2020, les conditions s'annoncent favorables pour une énième tentative avec du Nord-Ouest forçant sur le Jura dans l'après-midi.

On se retrouve à l'atterro de Tavannes avec Fabio, Alex, Laurent, Fonzi et Roman avant de rejoindre le déco du même lieu. Une fois sur place, les conditions ne font pas rêver, quasiment pas de soleil et un vent capricieux que l'on sent plus dans la nuque que dans le visage. Voilà enfin un des premiers cycles favorables pour décoller : Alex et Fabio s'envolent et disparaissent rapidement sous la crête. Ça sent le plomb ! Après un peu d'attente, le soleil semble faire une rare apparition dans la vallée. Et comme personne n'est vraiment motivé, je m'élanche donc seul. Qu'elle n'est pas ma surprise de voir Fabio encore en vol, toujours à gratter les cimes

depuis vingt minutes. Deux pilotes inconnus se sont aussi élancés derrière moi et se joignent à nous pour essayer de monter. Et là, ce n'est pas du « Magic » Montoz !

Finalement, après un moment, les efforts finissent par payer et nous commençons enfin à monter. Sauf Fabio qui, malheureusement, coule. Ça sent le vol solitaire. Me voici à 2000 mètres et je pars en direction de Court avec un des pilotes inconnus, qui ne tardent pas à faire demi-tour. Bien décidé à ne pas me refaire avoir au Nord, je passe donc par le Sud et là, bingo, me voici à nouveau à 2000 mètres. Des pilotes décollent au sud du Weissenstein mais personne n'est à mon altitude. Je prends donc le couloir entre la CTR de Granges et la TMA de Bâle et pars pour le Plateau. Les premiers kilomètres sont bien compliqués avec des thermiques pas vraiment installés.

Un pilote mieux inspiré que moi passe au-dessus de ma tête et bien qu'étant plus bas, je le suis, pensant qu'à plusieurs, ça simplifierait les choses. Je me lance donc dans une

Direction Interlaken

longue « dégueulante » et c'est à 240 mètres sol que je retrouve une zone d'ascendance, signifiant que tout n'est pas perdu. En unissant nos efforts, on remonte à 2000 mètres : *I'm back in the game*. On finit par se séparer quelques kilomètres plus loin. Je continue donc en solo en zig-zaguant, le ciel est presque totalement bleu et il est difficile de savoir exactement par où passer.

Plutôt par Thoun ou plutôt directement par-dessus les montagnes ?

Je continue d'avancer et j'atteins maintenant Schangnau, près de Marbachegg, où des pilotes décollent mais ne volent pas très haut. C'est là que mon vol s'est arrêté à ma première tentative il y a quelques années. La différence aujourd'hui est que je suis encore à 2500 mètres et, qu'au loin, les planeurs m'indiquent que les ascensions sont encore bien là.

Je décide de m'avancer jusqu'aux premières faces rocheuses et je découvre soudain que je suis juste en face d'Interlaken. Je sais maintenant que je vais atteindre mon but. Je prends tout mon temps pour faire

encore quelques tours de thermique en appréciant le paysage et surtout le moment présent.

Je m'élanche alors pour le dernier *glide* et passe bien au-dessus des premiers sommets. Comme d'habitude, dans le coin, il y a de nombreux parapentes en l'air. J'arrive au-dessus de la ville encore à 1700 mètres avec une vue imprenable sur la Jungfrau enneigée. Quel panorama impressionnant pour un Jurassien !

J'aperçois un pilote qui décolle de la Schynige Platte. Je pars donc m'appuyer sur la face ensoleillée de cette montagne, pas mécontent de retrouver quelqu'un avec qui partager le thermique. Les ascendances sont encore généreuses et l'idée de continuer jusqu'à Grindelwald me traverse l'esprit, chose que je pense tout à fait réalisable. Le froid ayant bien entamé mes réserves d'énergie et la fatigue se faisant sentir, je décide d'opter pour le but que je m'étais fixé au départ.

Je pars donc pour un long plané final face au vent, prenant tout le temps d'admirer cette magnifique région et à penser à cette belle journée. J'atterris tout en douceur comme prévu, sur la pelouse à côté du Hooters après 100 km et cinq heures de vol.

Traversé du Plateau avec atterro au Hooters : c'est fait !

Il manquait juste quelques potes pour partager la bière.

Joris Lardon

Olivier Moser : de Raimeux à Thounne !

Jeudi 23 avril 2020, on part à pied avec Raphaël Seuret depuis la gare de Moutier en direction de Raimeux Nord. Décollage vers 13 h 30 avec un bon vent plein Nord, mais premier constat, il est difficile de prendre de l'altitude. On patiente 45 minutes avant de trouver un thermique exploitable sur le plateau de la montagne qui nous permet de transiter vers Graiter. Les choses se compliquent pour Raphaël, qui arrive beaucoup plus bas.

Olivier survole le lac de Biemme...



... et ensuite la centrale de Mühleberg !



Je décide alors de continuer seul au-dessus de Court. Par chance, la chaîne de Montoz est assez généreuse mais c'est à Tavannes que je réalise le potentiel de cette journée. Je grimpe à 2900 mètres au-dessus de la Werdtberg et passe sur Chasseral à une altitude de rêve. Ça ne veut plus descendre ! Je me laisse pousser avec le vent au-dessus du Plateau de Diesse et décide de traverser le Lac de Biemme par son milieu au niveau de l'île Saint-Pierre. En partant de 3000 mètres, je suis sûr d'y arriver.

Le plané s'effectue en douceur jusqu'à la centrale nucléaire de Mühleberg où je réussis à reprendre de la hauteur. La TMA de Berne est très proche et je dois constamment contrôler mon cap sur Xctrack. Le vent de Nord - Nord-Ouest continue à me pousser sur le Plateau et je

trouve ça et là quelques magnifiques thermiques que j'enroule jusqu'à leur altitude maximum. Le côté ouest de la ville de Thounne est à ma portée, mais je décide de passer par le côté nord en évitant la zone de l'aérodrome militaire. C'est un mauvais choix tactique : je me vois obligé de poser au sommet d'une montagne au nord-est de Thounne.

C'est après analyse de mon vol et des cartes aéronautiques que j'aurais pu continuer à voler en me rapprochant de la ville car la zone de restriction est inférieure à 5 km à cet endroit.

Domage car d'autres parapentistes volaient dans cette zone. Pas grave, je conserve un super souvenir de ce vol avec la traversé du lac en point de mire.

Olivier Moser

Quand Cumulo marque l'histoire, c'était en 1986 !

Les archives de *La Plume*

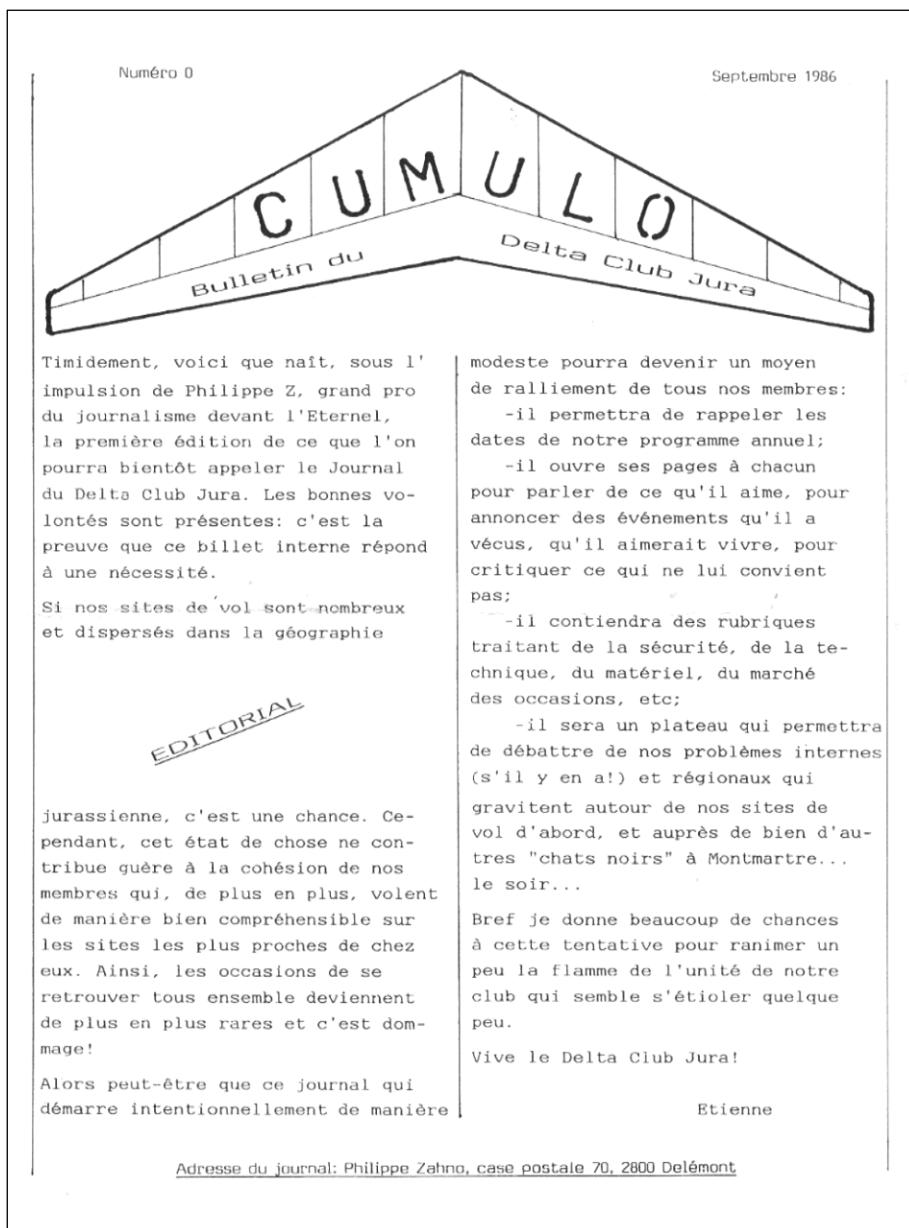
Comme vous le savez probablement, le journal du Club a vu le jour en 1986. C'était certes une autre époque, mais une période très active du VLJ. C'était aussi l'époque des balbutiements du parapente dans notre région. Votre aimable serviteur a reçu toutes les vieilles éditions. La Plume vous offre un condensé des dix premières gazettes.

C'était l'année passée, lors d'une interview dans le cadre de la Colonne de secours prévôtoise. Le reportage est d'ailleurs à lire en pages 18 et 19. J'ai donc rendez-vous dans un établissement public en ville de Moutier, où l'on peut déguster de bons hamburgers apprêtés avec de succulentes sauces et aussi quelques délicieuses frites. Bref, ça se passe juste à côté de mon bureau. Comme c'est un peu tôt pour passer à table, on commande des boissons. Je rencontre en cette fin d'après-midi Bertrand Conus et Nicolas Vez. Bertrand ne vient pas les mains vides et cela me surprend. Il me tend un petit sac. A l'intérieur : tous les anciens numéros de *La Plume*. Et il y a aussi « l'essai », intitulé *Cumulo* par Philippe Zahno, qui est donc l'instigateur du journal du Club. Avec un large sourire, voire une pointe d'ironie, il me tend également un « engin » qui, m'explique-t-il rapidement, sert à « schlepper » les deltistes. « *Si tu le vois, peux-tu le redonner au Pierre ?* » Ce n'est pas encore fait, Bertrand...

Je suis comblé. Je palpe le papier avec beaucoup d'émotion. Entre mes mains, quantité de numéros de *La Plume*. Combien ? Je ne le sais pas encore, mais assurément plusieurs dizaines. Et donc l'idée me vient à l'esprit : d'abord les numériser pour les mettre en ligne sur le site du VLJ et ensuite, évidemment, les lire pour me plonger dans l'histoire du VLJ.

Cumulo 09.1986 : l'essai gagnant !

Septembre 1986, mais pas de date très précise : Etienne Chavanne signe l'éditorial de *Cumulo* de ce qu'on appelle très fièrement le numéro zéro. Sous la plume du président, voici ce qu'il écrit en guise de préambule : « *Timidement,*



voici que naît, sous l'impulsion de Philippe Zahno, grand pro du journaliste devant l'Eternel, la première édition de ce que l'on pourra bientôt appeler le Journal du Delta Club Jura. »

Petit crochet par la conclusion de son propos : « *Bref, je donne beaucoup de chances à cette tentative pour ranimer un peu la flamme de notre club qui semble s'étioler quelque peu.* » Et ça, c'était il y a exactement 34 ans ! C'est dire si les préoccupations demeurent les mêmes aujourd'hui, ou presque...

Cumulo, c'est donc un essai de six pages, qui sent aujourd'hui bon la naphthaline. Dans son bulletin, Philippe Zahno

modeste pourra devenir un moyen de ralliement de tous nos membres:

- il permettra de rappeler les dates de notre programme annuel;

- il ouvrira ses pages à chacun pour parler de ce qu'il aime, pour annoncer des événements qu'il a vécus, qu'il aimerait vivre, pour critiquer ce qui ne lui convient pas;

- il contiendra des rubriques traitant de la sécurité, de la technique, du matériel, du marché des occasions, etc;

- il sera un plateau qui permettra de débattre de nos problèmes internes (s'il y en a!) et régionaux qui gravitent autour de nos sites de vol d'abord, et auprès de bien d'autres "chats noirs" à Montmartre... le soir...

Bref je donne beaucoup de chances à cette tentative pour ranimer un peu la flamme de l'unité de notre club qui semble s'étioler quelque peu.

Vive le Delta Club Jura!

Etienne

explique pourquoi cela s'appelle « numéro zéro » : « *Il n'a pas encore la prétention d'être complet. Le titre manque encore. Pour la deuxième édition, nous attendons des propositions du style La Pompe, Cumulo, ou encore Délire-deltiste.* »

Et en page 6, sous la plume alerte de « Mouchoir de poche », est conté un vol mouvementé du côté de Fiesch. Déjà des bêtises à l'époque... « *Bref, j'ai eu chaud* », telle sera la conclusion.

La Plume 12.1986 : c'est l'heure du choix !

La Pompe, Cumulo ou encore *Délire-deltiste* : mais alors pas du tout ! Le concours d'idées a quand même finalement

porté ses fruits. Et ce n'est pas une de ces trois appellations qui sortira du cha peau. C'est donc *La Plume* qui est plébiscitée, « une excellente proposition qui a été faite et ornée d'un superbe graphisme. Personne ne sera étonné d'apprendre que c'est Etienne Chavanne qui est à l'origine du nom de baptême de notre bulletin », peut-on lire en première page, juste à côté d'une image montrant un deltiste s'essayant à l'atterrissage de précision. On devine même qu'il est un peu trop long. En septembre 1986, les membres reçoivent donc un joli cadeau de Noël à mettre sous le sapin, soit un bulletin de six pages. C'est bien connu, dans la vie, il faut y aller modestement.

les affaiblissait. » Mais rapidement, le ton devient plus enjoué : « *Les premiers pas franchis avec intrépidité et un brin d'inconscience, nous découvrons enfin les fortes émotions. L'espace de quelques centièmes de seconde, nous volons... mais oui nous volons !* »

La Plume 04.1987 : changement à la présidence

Tiens donc, *La Plume* vire au rouge. Déjà... Eh oui, la couleur fait son apparition, timidement, mais elle est bien là, présente sous les mirettes de celui qui tient cette édition entre ses mains. Nous sommes encore loin de la quadrichromie en haute définition, mais c'est déjà un premier pas. En fait, seul le logo s'affa-

simples... « *Sous la direction de Dédé, chef menuisier, et avec une dizaine de manœuvres, il a fallu : creuser les fondations, cimenter les piliers, peindre et assembler les planches et pour finir mettre en place la nouvelle rampe de Delémont. C'est un véritable travail de professionnels qui a été accompli durant plusieurs samedis et soirées.* »

La Plume, 07.1987 : des titres écrits à la main... !

Cette fois, *La Plume* est dans les airs et les courants sont du genre porteurs. Même si elle ne comporte que 4 pages, cette édition est bien le reflet de la vie du Club. Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un œil attentif au cliché de la cou-



En parcourant la page 2, le titre de l'article sous forme de question naïve a de quoi interpellier : « *Du parapente dans le Jura ?* » L'auteur de l'article commence son propos en évoquant la pratique du parapente dans les Alpes principalement, mais quelques lignes plus loin, il va droit au but : « *Le parapente arrive quand même chez nous. Quand ça ne « tient » plus nulle part, il est tout aussi intéressant de faire un vol de 3 minutes que de 5 minutes, après avoir préparé son engin en 2 minutes* (n.d.l.r. : de bleu, ça c'est du rapide à l'époque...) *contre une demi-heure pour une aile* (comprenez un delta). *De plus, le sac ne pèse que 4 à 5 kg* (un peu marseillais sur le bord, le plumitif de l'époque...), *contre les 40 kilos d'une aile et du cocon.* »

Sous le titre « *En suivant les traces d'Icare* », Christine et Fabien nous détaillent succinctement une journée de pente-école aux commandes de l'aile triangulaire. Cela se passe au lieu-dit « Les Golats », au-dessus de Moutier. Très vite, à la lecture du propos, on peut se rendre compte de la complexité de l'exercice, surtout que la température est élevée : « *Les premiers essais révèlent quelques lacunes dans notre condition physique. Certains iront jusqu'à réclamer la pluie, tant la déshydratation*

fiche dans cette teinte. Pour l'époque, cela avait « de la gueule », comme on le dit plus communément dans nos contrées.

Mais l'information capitale de cette troisième édition se situe ailleurs : après dix années de présidence, Etienne Chavanne rend son tablier et le transmet à Fritz Leuenberger. Le changement se fait dans la continuité du Club.

C'est donc tout logiquement le nouveau président qui signe l'éditorial et qui, pour l'occasion, prend de la hauteur : « *Je souhaite à tous les membres du Club de beaux, hauts et longs vols aérés, ainsi que des « pompes » jurassiennes.* » Cette édition nous apprend le décès de Claude Rickli dans l'exercice du delta à l'occasion d'un mariage à Vauffelin. « *En compagnie de deux camarades, Claude voulait saluer à sa manière un mariage. Il souhaitait larguer une poupée accrochée à un parachute. Hélas, la manœuvre s'est terminée dans la tragédie.* »

Enfin, en page 8, Mario Bulloni se penche avec force détails sur la construction de la rampe delta de Delémont, en précisant d'entrée : « *C'est la plus belle !* » Les travaux n'ont pas été si

vertue. Il montre des membres attablés et visiblement, sur la table, il n'y a pas que de l'eau gazeuse. Les mines sont joyeuses. C'était lors d'une sortie mémorable en Italie. D'ailleurs, en page 3, le titre de l'article est évocateur : « *Sortie très arrosée en Italie !* » Comme quoi, nos prédécesseurs savaient déjà bien faire la fête. D'ailleurs, en fin de propos, l'auteur de l'article, y va de sa petite interrogation : « *On ne comprend pas, dans ces conditions, pourquoi le stock d'alca-seltzer a fondu comme neige au soleil ?* »

Mais surtout, il y a un paramètre qui frappe avec cette édition de *La Plume* : tous les titres sont manuscrits. Peut-être un petit problème d'Hermès 3000 pour ceux qui se souviennent encore de cette vétuste machine à écrire...

Et puis, en parcourant ces quatre pages clairement jaunies par le temps ou peut-être conséquence d'un ruban d'encre en bout de parcours, on se plonge dans « *La lettre d'Amérique* » signée Christian Roth. Il écrit depuis New York où il est visiblement depuis 8 mois : « *Je viens de recevoir La Plume numéro 3. C'est une excellente édition et elle m'a beaucoup intéressé. Mais, hélas, un grand mal du*

pays m'a pris. Ici, il n'y a rien de semblable aux forêts de sapins jurassiens. Et surtout, c'est tout plat ! »

sont les mêmes principes de base qui prévalent aujourd'hui. Et de conclure par un dicton qui est toujours d'actua-

Notre œil affûté s'arrête à la page 5, tout simplement parce que le titre est évocateur. Et on vous le livre même sur un plateau : « *Le principal danger : les imbéciles au volant !* » Cela vaut assurément la peine de se plonger dans ce qui ressemble à un avertissement, faute de quoi... « *Certains imbéciles du volant roulent trop vite dans les villages, parquent dans les champs ou bloquent des chemins forestiers avec leur voiture. Résultat : la bourgeoisie de Grandval menace d'interdire le Raimeux aux pilotes de delta ! Bref, ce n'est pas en l'air que notre activité comporte les plus graves dangers, mais sur la route.* » Tiens, cela nous rappelle une affaire similaire qui s'est produite au même endroit il y a quelques années et qui avait provoqué la fermeture pendant deux semaines des deux sites de décollage de Raimeux...



La Plume, 01.1988 ; on parle accidents...

La vie d'un club et d'une fédération réserve parfois bien des surprises. C'est ce qui ressort du mot du président Fritz Leuenberger. Ainsi, on apprend qu'une délégation a assisté à la conférence des présidents à Berne. « *Nous sommes rendu compte de l'excellent travail accompli par la FSVL, par son secrétariat et son comité. Ils ont très bien répondu aux attaques de différentes organisations contre le delta et le parapente. Un grand merci parce qu'ils défendent notre sport, mais le vol au noir et le biplace restent interdit* », informe le président du Club.

En nous arrêtant à la page 6, Francis Petermann parle ouvertement des accidents de delta en 1987. Une rétrospective un brin osée puisqu'on sait que dans le milieu le sujet est toujours tabou. Mais non, il faut en parler. Dans son récit, Francis Petermann relève qu'il y en a eu un trop grand nombre. Le plumeur de service précise que son propos est plutôt de prévenir que de critiquer. D'ailleurs le brave Francis y va de sa petite anecdote : « *Il y a eu quatre départs manqués au Graiteray avec « atterrissage » forcé dans la barrière. Du premier départ, j'en parle en connaissance de cause puisque j'en suis l'auteur.* » Sacrément fair-play, l'ami Francis.

Dans son énumération des différents incidents de vol, Francis Petermann s'intéresse aux atterrissages manqués et se pose raisonnablement la question pourquoi. Il évoque quantités de pistes et ce

lité : « *Devenir un bon pilote est facile, mais devenir un vieux pilote est difficile.* » Comme quoi, Francis l'a bien appliqué... !

1987, c'est aussi une cuvée exceptionnelle s'agissant des nouveaux adeptes de delta. Le titre de la page 8 le met bien en exergue : « *Mario et Etienne n'en peuvent plus : plein de nouveaux !* » Des nouveaux qui s'initient donc en pente-école. Et lorsqu'un élève découvre la sensation de voir ses pieds se dérober du sol, c'est-à-dire qu'il vole, il pousse des cris : « *Mais en matière d'exubérance vocale, la palme revient incontestablement au Wichtou. Il criait si fort au début qu'il couvrait le bruit du vent dans ses oreilles et qu'au mépris des bons conseils d'Etienne, il volait trop lentement.* »

La Plume, 04.1989 : les absents ont toujours tort !

L'éditorial se veut précis et annonce la couleur. Il n'est pas signé, mais il en mérite une lecture attentive. « *Ce numéro (6 pages) de La Plume, qui paraîtra désormais à intervalle régulier, mais lorsqu'il y aura quelque chose à dire, est destiné à rappeler ce qu'il faut faire et ne pas faire en l'air. Et comme 35 deltistes sur les 120 que compte le Club ont assisté à l'assemblée générale, cette Plume informera les absents sur les décisions qui ont été prises.* » Et tac ! Comme quoi, les absents avaient déjà tort à l'époque ; et c'est toujours le cas aujourd'hui...

La Plume 10/1989 :

Vincent Rebetez au Panthéon

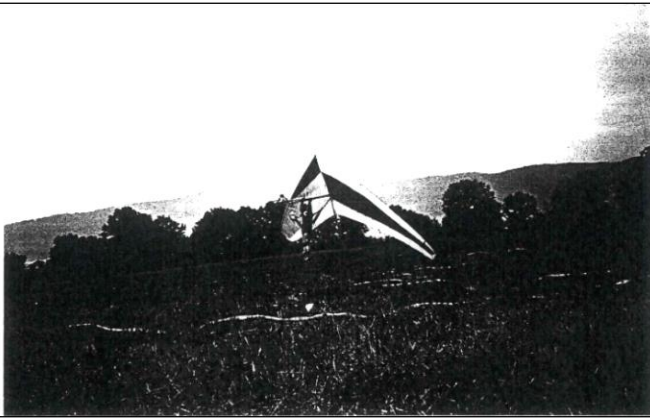
Vincent par-ci, Vincent par-là : l'ami Rebetez est à l'honneur et à toutes les sauces. Et c'est tout à fait mérité, puisqu'il est sacré champion de Suisse de Delta. Un trophée ramené du Tessin, au terme d'un insoutenable suspense. Ces joutes nationales ont en fait été une épreuve de loterie, les conditions météo jouant les trouble-fête. Et c'est lors du troisième vol que Vincent Rebetez a fait étalage de tout son sens tactique pour revenir sur les premiers. *La Plume* relate ainsi sa performance : « *Distance 59 km, que personne n'a parcourue. Vincent, plus malin que les autres, opta pour un trajet moins direct, ce qui lui valut la plus grande distance, 53 km. Il se rapprochait ainsi de plus en plus de la tête du classement, qui était détenue par Schneebeli et Sureman.* »

A en croire *La Plume*, tout s'est joué le vendredi. Mais une fois encore, les conditions météo se sont montrées capricieuses. Pour assurer un classement final digne de ce nom, les organisateurs décidèrent alors de n'organiser qu'un vol aller simple. Et à ce petit jeu-là, le moins que l'on puisse dire, c'est que Vincent Rebetez a brillamment réussi à tirer son épingle du jeu. A force de « gratter » dès le début de la manche, il a réussi à se faire une petite altitude et à emmagasiner ainsi un maximum de points. C'est de cette manière qu'il terminait en tête du classement.

On notera que le lendemain, Vincent Rebetez a été convoqué d'urgence au

Bravo à
Vincent
REBETEZ,
champion
suisse!

La Plume



32

bureau de course. Explications : lors du vol de jeudi, il aurait mal photographié une balise, ce qui risquait de compromettre son titre : « *Mais après une discussion animée, tout est rentré dans l'ordre* », écrit Stéphane Rentrop, auteur du compte-rendu. Il termine d'ailleurs sur une note dithyrambique : « *Vincent a pleinement mérité son titre, car il s'est bagarré pendant toute la semaine. Et c'est pour moi toujours un plaisir fou de voler avec lui.* »

Puisqu'il est question de compétition dans ce numéro, Ernest Borruat porte un œil d'expert sur les deuxièmes championnats jurassiens de vol libre, entendez bien évidemment de delta. La palme revient à Philippe Zahno, lequel a fait parler la poudre lors du troisième vol en explorant une nouvelle route aérienne depuis Graiterie en direction de Fleurier. Il s'est essayé au Sud par le Moron, ce qui a fait dire au plumitif de service : « *Nous avons aussi découvert qu'il faut davantage exploiter les flancs sud des montagnes.* » Les actuels « crosseux » du VLJ apprécieront...

La Plume, 4.1990 : les effectifs partent à la hausse !

Fritz Leuenberger est un président heureux et surtout content de constater que le Club se porte comme un charme. Pour preuve, il précise dans son éditorial que la caisse est très saine. Mais pas seulement... « *L'effectif augmente fortement. Actuellement, nous sommes 152 membres, y compris les 22 nouveaux qui ont été admis à l'assemblée. Nous leur souhaitons la bienvenue au sein du Club.* » Et c'est vrai que l'activité est en plein essor, ce qui explique facilement cette situation réjouissante.

Dans cette édition d'avril, il est également question d'une sortie épique au Lac Noir et surtout d'un Nouvel An au soleil, du côté de Menton, quartier général. Et il y aura quelques péripéties.

Ainsi, le 24 décembre (au lendemain de l'arrivée sur place), tous les pilotes sont visiblement impatients de décoller : « *Au premier vol en parapente, le Polux se permet un dernier 360 sur les vagues et c'est le plongeur dans la mer... Peu après, c'est Le Long, en delta, qui entame un wing un peu spécial qui se termine en tumbling. Résultat : rupture du nez (n.d.l.r. : pas le sien, bien entendu...), puis de l'aile et ouverture du parachute de secours. La descente se termine juste à côté d'une villa de maître sur un grand arbre, à 50 cm du sol et sans égratignure.* » Ben voilà, ça, c'est fait !

La Plume, 8.1990 : entre compétition et frayeurs...

Se plonger dans les éditions de cette glorieuse époque du vol libre promet un lot d'anecdotes qui, aujourd'hui, pourraient faire sourire, voire même carrément rire aux éclats... Dans cette édition estivale, le président Fritz Leuenberger nous livre une perle : « *L'Office des sports du canton du Jura nous a fait parvenir 300 francs pour l'organisation des championnats jurassiens. Qu'ils en soient remerciés.* » Quelle générosité... Justement, s'agissant de ces joutes jurassiennes, elles ont vu l'inscription de plus de 40 pilotes. Mais surtout, cette compétition s'est déroulée dans des conditions météo difficiles. Certaines manches ont même dû être annulées. A ce petit jeu, c'est Ernest Borruat qui s'est montré le meilleur. C'est d'ailleurs la dernière manche qui a été décisive avec un envol depuis Graiterie. L'ancien rédacteur de *La Plume* et Alain Beuret ont en effet réalisé un exploit puisqu'ils ont posé à Fleurier.

En pages 6 et 7, l'auteur de l'article, un certain Lipton, retrace les péripéties du championnat de Suisse individuel, au Salève. Il y a bien évidemment le côté sportif et également une anecdote qui

n'aurait probablement plus sa place de nos jours. Lisez plutôt : « *Le samedi pluvieux qui suivit fut le bienvenu pour tout le monde. Aspirine, douche, bons repas et repos firent bon ménage. Une visite à l'hôpital et une aux Pâquis nous changèrent un peu les idées (10 minutes 30 la passe pour ceux que ça intéressent, quant aux tarifs, veuillez consulter la liste des prix sur place).* » Ah, le divertissement n'a pas de limites...

Et pour la petite histoire, on apprend que l'apprentissage du métier de vélideltiste n'est pas une sinécure. En l'occurrence, un élève de delta s'est fait piéger à Choindex et il n'a pas eu d'autre choix que de piquer un petit plongeon bien involontaire dans la Birse...

La Plume, 12.1990 : l'appel aux « plumistes »

C'est bien connu, un club ne peut survivre que s'il peut s'appuyer sur des âmes corvéables à souhait. On les appelle plus communément les bénévoles ou autrement dit toutes ces petites mains qui s'activent dans l'ombre. *La Plume* n'échappe pas à cette réalité et l'appel de Philippe Zahno est même à lire en première page : « *Sans votre collaboration, sans votre participation spontanée, il ne peut y avoir de journal. Écrivez tout ce que vous voulez, comme vous le pouvez, si possible.* » Et ça, c'était il y a 30 ans. Comme quoi, rien n'a changé de nos jours.

Plus en rapport avec le vol libre, il est intéressant de s'arrêter un court instant à un article signé « Le fermier du coin ». Normal puisque le titre est : « *Je vole, sacré cochon !* » Sur plus d'une page, il est question de la traversée du Plateau suisse et de toutes les complications et autres obstacles qui se dressent dans le ciel... Le Plumiste relaie en fin de propos les conseils d'un adepte de planeur qui traverse régulièrement le Plateau suisse : « *La période juin, juillet et août est excellente pour la traversée. Il faut attendre 14 heures, car les thermiques sont très bons durant l'après-midi,* peut-on lire.

En conclusion, il est rappelé qu'il y a un quadripède appelé cochon qui sera offert au premier pilote du Club qui posera de l'autre côté de la barrière des röstis : « *Si par hasard tu ne saurais qu'en faire, tes amis se recommandent pour la Saint-Martin.* »

Daniel Bachmann

Dans la prochaine édition : les dix numéros suivants...

Philippe Zahno, l'homme à qui on doit le journal du Club !

La grande interview

Philippe Zahno, cela vous parle ? Pour les anciens du Club, oui, forcément ! Pour les plus jeunes, probablement pas trop. Il y a 34 ans, il a créé le journal du VLJ. Cela mérite donc bien cette interview vérité dans la plus grande franchise. Et quand un journaliste pose des questions à un ancien journaliste, cela vaut le détour !

Grâce au geste amical de Bertrand Conus, ancien deltiste du VLJ, le soussigné est en possession depuis quelque temps des vieux numéros de *La Plume*. Ils seront d'ailleurs prochainement en ligne sur le site du Club. Bonne nouvelle, n'est-ce pas ?

Cela m'a donc permis de me plonger dans ces précieuses archives et comprendre que nos anciens vivaient déjà l'activité du vol libre par passion, une passion parfois dévorante. Cela n'a pas changé de nos jours... Je peux en témoigner...

Plonger ses mirettes dans ces anciennes éditions, quelque peu jaunies par le temps, c'est aussi faire honneur aux pionniers de *La Plume*. Et justement, parmi eux, Philippe Zahno, fondateur de la gazette.

Quand je soumets l'idée au comité de rédaction pour une longue interview, c'est l'unanimité. Un des membres lâchera même la phrase suivante : « *C'est une excellente idée, parce que je ne connais pas ce monsieur !* »

OK, je vais m'en charger. Je contacte l'intéressé. Je l'ai parfois croisé en ville de Delémont et aperçu sur le quai de la gare. Mais sans jamais me présenter. Au bout du fil, on commence par se tutoyer et il est partant.

On se retrouve dans un établissement public, sur les hauts de la ville. L'entretien se déroule entre le stade 2 et 3 du déconfinement. J'aurais bien voulu lui serrer la main, mais c'est comme ça, c'est déconseillé. L'intention y est, c'est l'essentiel !

Philippe, tout d'abord merci d'avoir accepté ma demande. Je vais te poser une première question très banale. En fait, qui es-tu ?



Philippe Zahno : plus de 1000 vols à son actif en delta et un album de souvenirs bien plein ! (db)

J'habite à Delémont depuis de nombreuses années. Je suis né à Fleurier et j'ai grandi à Moutier, habité à Fribourg, Zurich et Berne. Je suis marié à Ludmilla et j'ai un fils de 23 ans, François, qui travaille dans la vente à Bienne. J'aurai 65 ans en janvier prochain. Je suis donc à six mois de faire partie des personnes à risques. Mais rassure-toi, je prends les précautions nécessaires...

Cela me fait plaisir d'interviewer un ancien journaliste. Peux-tu me détailler ton parcours professionnel ?

J'ai en effet 20 années de journalisme à mon actif. J'ai débuté ma carrière au journal *Le Pays de Porrentruy* en 1979. Puis, en 1987, j'ai abandonné la presse écrite et j'ai été engagé à RFJ où j'ai été rédacteur en chef. Cinq années plus tard, soit en 1992, je me suis retrouvé à Zurich en qualité de correspondant pour la Télévision Suisse Romande. Enfin, en 1995, je suis revenu en radio à Berne, à

Radio Suisse Internationale. Puis j'ai quitté le journalisme en 1999.

Pour faire quoi ensuite ?

Je me suis lancé dans le domaine de la communication au sein du Département de la Défense, à Berne. J'ai ainsi connu trois conseillers fédéraux différents : Adolf Ogi, Samuel Schmid et enfin Ueli Maurer. En fait, je n'avais que très peu de contacts avec eux, puisque mon supérieur direct était le chef de l'armée Christophe Keckeis, qui est malheureusement décédé ce printemps. C'était un homme remarquable. Il possédait un incroyable sens de l'humanité, à l'écoute, et toujours fidèle à ses engagements. A l'époque, Samuel Schmid m'avait dit qu'il l'avait engagé parce qu'il irait tout droit...

J' imagine que tu as dû vivre de sacrées expériences au Département de la Défense (devenu par la suite le DDPS). Allez, raconte, tout n'est pas secret défense...

C'était une époque extrêmement intéressante, puisque pour la première fois de son histoire, la Suisse a envoyé des soldats à l'étranger, au Kosovo. Il a fallu tout mettre en place pour rendre cette mission possible. Et puis, en 2003, il y a eu la grande réforme de l'armée, qui consistait à passer d'un contingent de 750'000 à 200'000 hommes. Dans le cadre de cette réforme, la communication a joué un rôle essentiel.

Philippe, comme je suis curieux de nature, j'aimerais revenir sur tes 20 ans de journalisme. Qu'en retiens-tu ?

(Il réfléchit...) Ce que je retiens, c'est qu'à mon époque, on essayait toujours de capter ce qui se passait dans le monde et la société avec un regard et une approche analytiques. Aujourd'hui, on est davantage dans l'événementiel. J'ai beaucoup apprécié cette approche du journalisme parce qu'il y avait énormément de besoins d'analyses.

Et surtout, en 1979, à tes débuts, le journalisme se pratiquait différemment qu'aujourd'hui, n'est-ce pas ?

J'ai effectivement commencé le journalisme en 1979, année de l'entrée en souveraineté du canton de Jura. Il fallait tout mettre en place et c'était très intéressant à suivre toutes les étapes de ce nouveau canton. La presse régionale avait un rôle important à jouer dans ce contexte. Au Pays, le travail était très varié. Tu pouvais faire du sport le dimanche, de la politique le lundi, de l'agriculture le mardi, le compte-rendu de l'assemblée des pêcheurs le mercredi, etc. Quand j'ai commencé, il n'y avait pas d'ordinateurs dans les rédactions. Ils sont apparus à la fin des années 80. Au Pays, je me souviens qu'ils souhaitaient que l'on continue à travailler avec des Hermès 3000. Je m'étais personnellement acheté l'ancêtre des ordinateurs, le « Scrib » (*n.d.l.r. : cela me rappelle aussi de bons souvenirs...*). On ne pouvait lire que trois lignes sur l'écran !

Quel est l'événement qui t'a le plus marqué ?

C'est difficile à dire. J'ai en fait vécu deux événements très forts. Il y a tout d'abord la votation du Laufonnais qui avait décidé, en votation, de quitter le canton de Berne. J'étais en direct. Je me servais d'un Natel B, qui pesait 15 kilos avec seulement trois minutes de communication. Comme deuxième événement marquant, je dirais la votation du Liechtenstein, qui avait décidé d'entrer dans l'Espace Economique Européen

(EEE), alors que dans le même temps, la Suisse disait non. Quand tu es sur le terrain et que tu as la chance de commenter en direct ces actualités, ce sont des événements forts dans une carrière.

En 2010, tu donnes donc une nouvelle orientation à ta carrière. Peux-tu m'en dire un peu plus ?

En effet, en 2010, j'ai créé ma propre société de communication. Aujourd'hui, mon plus gros mandat, c'est la présidence des radios régionales romandes (RRR), dont RFJ et RJB font partie. Parallèlement à ça, j'essaie aussi d'obtenir des mandats auprès de la Confédération pour le compte de soixante entreprises romandes. L'objectif est d'obtenir des contrats de la Confédération. J'accompagne également des projets d'entreprises et des campagnes de votations. En fait, une de mes spécialités, c'est l'énergie et l'éolien en particulier. Comme j'ai une grande expérience de la communication de crise, on fait de temps en temps appel à moi. J'enseigne également la communication de crise, notamment au sein des administrations cantonales.

Grosse parenthèse fermée, si tu le veux bien, on va parler du vol libre. Qu'est-ce qui t'a amené au delta ?

Tout d'abord, je dois bien avouer qu'à l'époque on était cinglés de faire du delta. C'est Vincent Rebetez (*n.d.l.r. : il a même été champion de Suisse, rien que ça !*) qui m'avait une fois dit qu'il avait commencé un truc qui était encore mieux que la poudreuse. A l'époque, on était accros à la montagne et au ski. Je lui ai répondu qu'il fallait que je teste ça !

Et tu as fait quoi ?

J'ai immédiatement téléphoné aux deux moniteurs, Etienne Chavanne et Mario Bulloni. Ils m'ont invité à suivre leur cours au Golats, au-dessus de Moutier. C'était l'époque où les ailes volaient par miracle. J'ai donc commencé l'école de delta le 15 mai 1984 (*n.d.l.r. : il sort sa fiche de formation de son album photos qu'il a précieusement emmené avec lui pour cette interview*) et j'ai obtenu mon brevet le 24 novembre 1985. A mes débuts, j'ai connu des sensations incroyables. Il s'agissait de vols microscopiques de 20 à 30 mètres, mais c'était une curiosité puisque le rêve de l'homme, c'était de voler. Mais je dois dire que le delta est devenu ma grande passion, parfois énergivore. Cela prenait beaucoup de temps et elle passait avant d'autres activités. C'était difficile de tout concilier.

Tu as plus de 1000 vols à ton actif. Et puis, en 2003, tu as décidé d'arrêter le delta, pourquoi ?

Tout d'abord, je ne volais plus assez. Et pour bien voler, c'est bien connu, il est essentiel de pratiquer beaucoup. Et puis, je me suis retrouvé planté un jour sur un arbre haut de 30 mètres à la Combe des Geais, après avoir mal estimé les conditions météo au décollage. J'ai ainsi passé trois heures à réfléchir au sommet de l'arbre. Et puis, il y a eu le décès de Philippe Métille, le président du VLJ. J'ai donc décidé d'arrêter. Cette année-là, le Club organisait les Championnats de Suisse de delta par équipes à Boécourt. J'ai profité une dernière fois du camion navette qui emmenait tous les pilotes à Chasseral. J'ai décollé, traversé ensuite les Franches-Montagnes à 2700 mètres d'altitude pour poser à



Boécourt. J'ai rangé mon matériel et je l'ai refile à Roland Sancassani contre un bon repas. Encore merci Roland !

Sans regrets ?

Absolument pas. J'ai vécu des moments de pur bonheur !

Et tu as même été à deux reprises Champion jurassien, juste ?

Oui, c'est ça, en 1989 et 1991. J'ai encore un trophée chez moi, mais le deuxième, je ne sais pas où il est passé... Il y avait une ambiance complètement folle ! On fêtait la nuit et on volait le jour... Il y avait une réelle émulation entre nous. L'organisation d'un championnat était simple. On se retrouvait en principe à Moutier et on optait pour une montagne en fonction de la météo. Quant à la destination du jour, elle se faisait démocratiquement...



Que de beaux vols, j'imagine ?

On a fait des vols ambitieux pour l'époque. Je me souviens d'un vol Graiter, Chasseral, Balsthal et atterrissage à Moutier pour une durée de cinq heures. Avec le matériel de l'époque, c'était un exploit. Autre souvenir, c'est le record de distance que j'ai battu en 1989. Je m'en souviens très bien. J'ai décollé à la rampe de Delémont. Je me suis rapidement trouvé à 3000 mètres, ce que l'on ne peut plus faire aujourd'hui et ensuite, cela a été un vol comme dans les manuels. J'ai suivi une rue de nuages typique de l'Arc jurassien, mais quand je

me suis retrouvé à l'Ouest du Locle, j'étais « radada » avant de retrouver une grosse pompe qui m'a à nouveau propulsé à 3000 mètres. J'ai poursuivi ainsi jusqu'à Pontarlier avant d'essayer de revenir en Suisse. J'ai finalement posé à Foncine-le-Haut, près de Frasné où il y a la gare TGV bien connue. Je venais de boucler un vol de 123 km, alors que le précédent record jurassien était de 65 km.

Et là aussi, tu as une belle anecdote ?

En effet ! J'ai téléphoné en Suisse pour que quelqu'un vienne me récupérer. C'est mon collègue de RFJ, Gaël Klein, qui a été d'accord de me rendre ce service. Le pire, c'est que j'avais oublié mon portemonnaie à la maison. Et donc, comme je n'avais pas d'argent sur moi, j'ai laissé ma montre en gage chez un restaurateur pour téléphoner et manger quelque chose.

On va évoquer le dernier volet de cette interview : le journal du Club, que tu as lancé en 1986. Pourquoi cette idée ?

En tant que journaliste, je m'étais dit que ce serait sympa que le Club dispose d'un journal. On s'est lancés dans cette belle aventure avec les moyens du bord. Si je me souviens bien, le journal était écrit en colonnes à la machine à écrire et je découpais les colonnes au ciseau pour ensuite les coller sur une page A4. Cela demandait beaucoup de précision, puisqu'on n'avait pas de logiciel comme Word. A l'époque déjà, c'était le Matou qui imprimait *La Plume* au boulot. Pour le premier numéro, je ne savais pas comment l'appeler et « *Cumulo* » m'est soudainement venu à l'esprit.

Comment le journal a-t-il été accueilli par les membres du VLJ ?

Il a été très bien accueilli, surtout parce que l'on n'avait peu de moyens de communication à l'époque. Le Natel n'existait pas encore, de même qu'Internet, donc forcément pas de messagerie électronique. A partir de là, c'est devenu un journal au contenu classique avec les actualités du VLJ. C'était aussi l'occasion de communiquer à tous les membres des informations sur la vie et les manifestations du Club. C'était un liant entre le Club et ses membres.

Comment travaillais-tu, cela m'intéresse beaucoup... ?

J'ai toujours fonctionné de la manière suivante : la délégation du travail. J'essayais de solliciter un membre pour qu'il rédige un article. Parfois, je recevais quelques notes griffonnées à la main et je mettais ensuite en forme. Sauf erreur, je me suis occupé de *La Plume* de 1986 à 1992.

Comment qualifies-tu l'évolution de *La Plume* ?

Elle a évolué dans tous les domaines. Que ce soit sur le plan du contenu, la densité ou le nombre de pages, tout a changé. Cela reste essentiel dans un club de pouvoir raconter ce qui s'y passe. Aujourd'hui, l'accent a été mis sur l'illustration et je trouve que c'est une très bonne chose.

Et tu as aussi été président du VLJ, n'est-ce pas ?

C'est exact, à la fin des années 80 pour une période de quatre années. On m'avait contacté pour reprendre le poste de président, mais il y avait de la résistance auprès de certains membres, qui craignaient que je sois trop présidentiel, si j'ose dire. Quatre ans plus tard, j'ai été nommé président et je

La préparation, une phase très importante pour Philippe Zahno.





Philippe Zahno prêt au décollage à la rampe : et c'est parti pour un beau vol.



Des tubes cassés, c'est aussi ça, le delta !

crois que mon mandat à la tête du Club a été apprécié. J'ai en effet beaucoup délégué toutes les tâches qu'il y avait à assumer.

Tu es toujours membre du VLJ...

Oui et je dois dire que lorsqu'on a été président, on ne peut pas démissionner. Je ne connais pas la nouvelle génération, mais j'ai de bons souvenirs de Pierre Arn avec qui j'ai probablement fait plus de 300 vols et de beaucoup d'autres. Ceux de ma génération ont presque tous arrêté le vol libre pour des questions d'âge. Et puis, d'anciens deltistes se sont mis au parapente, voilà.

Et le parapente, cela ne t'a jamais titillé ?

S'agissant du côté pratique, cela aurait pu m'intéresser, mais c'est le seul aspect qui aurait pu me faire changer

d'avis. Quand j'ai arrêté le delta, il y avait déjà bien des parapentistes, mais ce n'était pas la même effervescence qu'aujourd'hui.

Est-ce qu'il t'arrive encore de regarder le ciel avec tes anciens yeux de deltiste ?

Oui, bien sûr ! J'observe toujours les nuages. Un beau cumulus, par exemple, cela me parle toujours.

Quelle est ta dernière folie ?

Pour mes 60 ans, j'ai décidé de faire une dernière connerie. Je me suis acheté une moto, une Africa Twin, il lui faut 3,6 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. C'est une grande baroudeuse avec laquelle je prends beaucoup de plaisir. J'avais fait de la 125 à l'époque quand j'étais étudiant.

Et la retraite ?

Ce n'est pas dans mes plans à l'heure actuelle. Comme j'ai la chance d'être indépendant, mon employeur ne va pas me mettre dehors. J'ai envie de poursuivre mes activités tant que j'aurai la santé.

Propos recueillis
par Daniel Bachmann