

Francis, l'homme aux huit brevets : historique !



LA PLUME – EDITION MARS 2013

JOURNAL INTERNE Du Club Vol Libre Jura

Mon espace aérien est aussi le tien !

A la veille de cette nouvelle saison (que La Plume espère forcément meilleure que la précédente), plongeons-nous dans les espaces aériens dans lesquels nous sommes autorisés à voler. Une piqûre de rappel qui fera incontestablement du bien à tout le monde. T'as dit quoi??? Espace E? Espace G??? C'est le grand dossier sécurité de cette édition.

A lire en pages 8 à 12

Francis, le dernier des Mohicans !

Comptez jusqu'à huit et vous arriverez ainsi au nombre de brevets passés par Francis Petermann. Après une longue carrière en delta, l'ancien ingénieur s'est mis en tête de tutoyer différemment les grands airs. A 75 ans, notre Francis pète encore la forme. Il se livre dans la rubrique « Interview vérité ».

A lire en pages 43 à 48



Salut les spatzs !

Déjà fin mars... L'hiver tire la langue mais n'a pas dit son dernier mot ! La saison a débuté avec la traditionnelle assemblée générale. Organisée et mijotée avec soin par notre Roland Sanka. Comme d'habitude, il a été plus qu'à la hauteur et nous a gratifié d'un

excellent souper. Merci à lui et ses « nanas » pour leur dévouement.

Merci à vous également, pour vous être déplacés à cette AG 2013. Vous étiez nombreux et, de plus, avez bien joué le jeu en apportant votre bouteille pour la traditionnelle remise des prix de la Coupe de distance et pour le tirage au sort. Bravo et merci ;-)

Notre secrétaire Fonzi nous a encore concocté un PV digne d'un travail de pro, disponible en ligne sur le site du club VLJ.

Les 40 ans du club approchant à grand pas, le sujet a fait couler beaucoup de salive...

Et finalement, à l'unanimité, les membres auront droit à une sortie en partie financée par la caisse du club, afin de les

remercier pour leur dévouement durant toutes ces années. Ceci au lieu d'organiser une nouvelle « fête de l'air » qui aurait encore sollicité de nombreux bénévoles et demandé une importante organisation. Cependant, un comité s'est formé du côté des deltistes pour organiser des championnats de Suisse de delta. Les championnats se mêleront peut-être, d'une façon ou d'une autre, au traditionnel Graitricks qui aura lieu la même

année. Votre aide et votre soutien seront bien évidemment les bienvenus ;-)

Sinon, comme prévu depuis un moment, notre Bernard Cattin a passé la main. Par contre, le nouveau comitard s'est décidé sur place à reprendre les rênes. Salut Simon !!! Bienvenue et merci !

Un autre démissionnaire est Etienne qui me laisse la gestion du défi jurassien et de la Coupe de distance. Mais un intéressé va me filer un petit coup de main cette année...

Voilà en gros pour la dernière AG.

Revenons à nos moutons, ou plutôt à nos spatzs !

Suite en page 2



Les mordus (et ils sont finalement nombreux sur nos montagnes) ont volé tout l'hiver, même au plus froid de la saison... Bravo ! *La Plume*, elle, elle est restée bien au chaud, il ne faut quand même pas exagérer...

Les échos des décors

3

« Euh, si ça t'intéresse, je suis toujours partant ! Un p'tit vol ? »

C'est certes le printemps, mais beaucoup n'ont pas attendu l'arrivée des beaux jours pour s'envoyer en l'air. N'y voyez pas de raccourci en la matière. Ernest Borruat, ancien rédacteur de La Plume, nous livre son récit sur ses vols hivernaux. Et comme d'habitude, il y avait le Pierre dans le coup.

« Salut, c'est l'Pierre, je vole au Graiterie cet après-midi et on se r'trouv' à la Polysport. Si ça t'intéresse, alors rendez-vous à 12 h 45... » Il est 9 h 30 : ce message vocal vient d'être déposé sur mon répondeur. J'ouvre le store et je vois que c'est tout bouché. Il y a des nuages à toutes les altitudes. Comme j'ai aussi pris la météo le soir avant, je pense que cela va vite s'arranger.

Et quand on reparle des éoliennes...

A 12 h 45, après s'être souhaités les meilleurs vœux de grands vols pour 2013, Eliane, Pierre-Alain, Pierre, Bernard, Beat et moi sommes tout excités : « C'est incroyable, là en face, regardez, ça tire déjà sur les flancs sud. Ouais, mais avec ce petit vent du nord,... Y'a pas de vent du nord, en tous cas la balise annonce zéro. T'es sûr ? Ben alors, c'est parce que les pâles sont gelées... »

Après quelques palabres, voici le menu : on va au Bument (ne cherchez pas à comprendre...) et si ça

ne tient pas, alors ça tapera dans le Graiterie sud, sous le vent. Heureusement qu'il n'y a pas d'élèves pour écouter ce genre de conversations, sinon ils nous prendraient pour des allumés qui ne sont pas encore allés se coucher en 2013. Le départ est recouvert de 5 centimètres de neige fraîche, mais il y a tellement de vieille neige qu'il apparaît comme lisse.

Pierre fait le fusible !

Et comme à son habitude, Pierre décolle le premier ; il tient et il vient tout de suite nous montrer que sa nouvelle aile est bien tendue. L'un derrière l'autre, on file du côté des Rochers de Granges et là presque tout au bout, cela monte. On entre dans les barbules, puis carrément dans le nuage. Wouah, tourner bien rond en thermique le 2 janvier ! Il n'en faut pas davantage pour déjà réveiller les instincts de chasseurs de kilomètres que sont Bêat et Pierre.

D'un seul coup, les voilà partis à l'ouest. Comme j'ai froid, un petit vol linéaire me permet de lâcher les commandes et de laisser pendre les bras pour me réchauffer les mains. Arrivés au « Pretsch », avec un peu de soleil, un thermique léger nous permet d'avancer et d'aller jusqu'à la ligne de Malleray. Je suis tellement content que j'en oublie le plan B. Bêat et Pierre le mettent à exécution : traversée en direction de la face au soleil et hop, cela remonte..., jusqu'à survoler le Lac Vert.

On se retrouve tous à l'atterro, et après un aussi beau premier vol de l'année, 2 demis de blanc ont juste été suffisants pour que chacun puisse refaire ce vol sur des crêtes enneigées, parcourues de traces en tous genres, mais aussi avec un vol qui se termine dans les chaudes couleurs d'une belle fin de journée. Vive 2013, l'année a bien commencé.

Ernest Borruat



Qui est qui ? Qui sont ceux qui écrivent pour vous ?

La « new » Plume se présente

Juju et Dada en 2011 au Maroc : bienvenue aux nouveaux rédacteurs de La Plume.



Je vous présente, en après-avant-première (puisque la première Plûûûûûme est déjà sortie), les deux drôles de quetzal resplendissant qui vous font vivre La Plume au sein du Club Vol Libre Jura. 2013, nouvelle année, nouvelle édition, nouvelle présentation, nouvelle équipe, que du bonheur pour commencer une très belle saison 2013, car, comme le bonhomme hiver a brûlé en cinq minutes, il fera donc beau et chaud toute cette saison !

Je vais vous parler de ces deux hommes, deux hommes de terrains, deux hommes volants, deux hommes et deux passions réunissant Daniel (le plus Tiger de tous) et Julien (un papa qui peut prendre le temps d'écrire pour vous, puisque le petit enfant laisse libre cours à la création des noctambules...).

Ces deux compères travaillent ensemble dans une grande maison nationale qui transmet des images par les ondes satellitaires, sur votre récepteur à 19h00 et 19h30, pour le plus grand de notre bonheur. Ils nous transmettent l'information de ce qui se passe dans nos régions hautes en couleurs et en montage... Ils s'efforcent de chroniquer et ensuite de téléviser ce qu'ils aperçoivent... Ces deux compères se côtoient journalièrement au bureau. Du coup, beaucoup de complicité et pas mal de points communs les

amènent à écrire pour nous. Une belle aventure les réunit professionnellement et, ensemble, jadis, ils décidèrent, un beau matin pluvieux d'octobre, de se mettre ensemble au parapente (avec Pauline la femme de Julien... désolé mesdemoiselles... et messieurs, et il reste le Tiger). Que de belles aventures pendant leur formation, et ceci, aussi bien en pente école sous la pluie, que dans le ciel bleuté du SIV...

Quelques années après le brevet, c'est eux qui glyphent La Plume pour vous. Votre beau journal de

club qui s'étoffe de la couleur et de textes arrachés à vos cerveaux. Deux amis, compères, collègues, et surtout ensemble au travail, ensemble au sport, ensemble au parapente, ensemble pour La Plume... j'espère que ça s'arrêtera là !

Nous avons une belle brochette, ou fourchette, c'est selon, de rédacteurs motivés et pleins de ressources pour paraphraser cette littérature aux milles plumes que nous lisons souvent dans le bain (merci Matou pour tes belles impressions, brillantes).

Comment en sont-ils arrivés là ?

Un jour, une membre du comité, s'est approchée de moi pour savoir s'il était possible de motiver ce genre d'oiseaux en les faisant adhérer à notre projet Plume mais bien lourd.

Ceci dit, ceci fait, ce sont deux hommes de belle posture, de belle image, des gens traditionnels et du terroir mais... ils ont un plus : ils arrivent à écrire et à inonder vos esprits pour y faire transpirer des émotions grâce à ces textes et ces images qui nous submergent.

Tous deux diplômés de Harvard-derrière-Reuchenette, ils alimenteront pendant plusieurs années, je l'espère, notre canard envolé, The Plume of the CVLJ.

Rapide description de l'animal : Daniel est un homme simple, il mange de la fondue au fromage avec du pain, et aime ce qui est beau, y compris les voitures. Il écrit des lignes de texte pour qu'on les lise, il aime bien ça, écrire, et qu'on le lise. Bien sûr, si vous lisez la Plume c'est qu'elle vous est bien parvenue et qu'il a bien fait son boulot ! Si jamais vous ne la recevez pas... il faut prévenir ! Vous trouverez le numéro en bas à droite, du site Internet. Daniel du haut de ses 27 ans, et demi, arbore son parapente sur les plus hautes cimes de notre Jura, l'Everest de Moutier, le Kilimandjaro de Boécourt et tous les autres spots de la planète monde. Il marche (souvent), court (seulement quand il a faim), fait du vélo militaire (mais uniquement à la descente, donc il monte en parapente avant...) et vole (que quand il fait beau et qu'il n'est pas au travail). Pour ceux qui l'aurait croisé, il fut mon compagnon de pluie au micro lors du dernier GreyTricks (notez s'il vous plaît qu'il pleuvait de la pluie ce jour-là, sauf un peu dimanche... heureusement car, la Landi de Moutier n'avait plus de bottes à vendre). Si vous le croisez autour d'un thermique, faites-lui coucou, il vous sourira, mais ne lâchera pas les mains de ses freins. Sauf, si vous lui demandez d'écrire un article... On le reconnaît sur les décors car, contrairement à un écureuil à queue rousse, lui, est tout gris, les cheveux :-)) mais il a la même taille que l'écureuil...

Complétons avec la bête, Julien. Je pense que je ne vais pas tout dire car le Matou pleurerait pour le nombre d'impressions des pages en papier qu'on pourrait remplir par écrit sur notre nouveau rédacteur en sous-chef de The Ploum. Car Daniel tient bien les rennes. Et fermement. Faisons bref. Julien charmant parapenteur, écrit lentement, histoire que nous ayons le temps de lire. L'autre jour, arrivé au déco et fermant sa voiture, il oublie les clés à l'intérieur. Du coup, il a dû rentrer à pied à la maison pour pouvoir nous sortir tous de là-dedans ! A part ça, c'est un homme discret et clairvoyant, parce que presque invisible. Il possède une qualité indéniable: « le savoir écouter ». Donc, il écoute, et vous, vous parlez... Ensuite, il transcrit tout sur sa iRemington et nous n'avons plus qu'à le lire... Marié depuis quelques années (d'ailleurs



Toujours au Maroc, Tiger se met gentiment en place...

Julien dans le ciel marocain : un style tout en douceur, prêt à atterrir...



c'est à cause de ça qu'ils font du parapente...) avec sa femme à lui personnellement, ils sont devenus parents depuis peu. Elle, pas Julien (il a rien fait dans l'histoire), a mis au monde un joli bébé. Bien sûr c'est le plus beau des bébés du monde entier interplanétaire de la galaxie. Évidemment ! Du coup, il a le temps d'écrire, ce grand garçon (car les nuits sont courtes certaines fois). L'année passée il voulait faire la Run & Fly, mais en biplace le coquin ! En fait, il aurait souhaité montrer la course de l'intérieur, et sans porter de parapente :-)) seulement sa caméra... mais, son employeur, intransigent, lui a dit qu'il n'allait pas se luger comme ça dedieu ! Alors, s'il veut la faire, c'est pour de vrai, na ! Forcez-le à s'inscrire... avec Daniel...

N'oubliez pas que la version 2013 de la R&F est ouverte et que l'organisation cherche des participants et des participantes.

Deux compères, deux passions et une Plume bien fournie nous attend pour plusieurs éditions. Je les remercie pour vous, mais vous pouvez aussi le faire en direct. Ça fait toujours plaisir, un thank you !

Merci de les lire, et surtout, merci de leur passer vos photos, vos articles, vos textes, vos idées, vos images, vos pictures, vos bild, vos dessins, vos suggestions, pour qu'ils continuent à trouver matière à inonder ces colonnes qui nous font passer d'agréables moments dans le bain...

Volablement vôtre, François Boillat

P.S. On va mettre une rubrique « vos plus belles photos », et une page de sélection sera faite à chaque édition avec le lieu de votre vol, et le président tirera la plus belle image à la fin de l'année et offrira une bouteille de champagne au gagnant. A vous d'envoyer vos photos à La Plume et aussi à l'école LEPARAPENTE.CH qui met en ligne chaque jour une image du jour...

Le lion n'est pas mort ce soir...



6

Onze heures d'avion pour un souvenir inoubliable...

Voici trois ans que je pars en voyage avec mon ami Christian Waibel comme GO. Après le Maroc, Madagascar, nous sommes partis à la découverte de l'Afrique du Sud. Durant ces quinze jours de vacances, nous étions une super équipe formée de dix parapentistes et nous avons essentiellement exploré les sites aux alentours du Cap.

Après 11h d'avion, nous arrivons enfin au Cap... Youpi, on peut un peu se dégourdir les jambes avant de repartir pour 5h de bus pour se rendre à Wilderness. La journée fut longue mais bien récompensée par un super soaring en bord de mer Paradise Ridge, suivi d'un succulent Braai

(grillades au feu de bois) autour de la piscine.

Voilà comment doivent commencer les vacances ! Sur place, nous sommes accueillis et logés par Barry et Candice de Birdmen Paragliding.

Nous sommes restés dans la région pendant une semaine et avons découvert une multitude de sites de bord de mer et de vols thermiques : Paradise Ridge, Sedgeview, Holiday In, Buffel's Bay et j'en oublie.

Durant cette première semaine, il n'y a eu qu'un seul jour où nous n'avons pas pu voler parce que le vent était trop fort (65km/h), alors nous avons profité de la journée pour nous rendre au parc de Botlierskope, près de George et voir les animaux sauvages ;

Mes vols en Afrique du Sud

même le lion est décoiffé par le vent !

Pour commencer la deuxième semaine, nous retournons au Cap avec un arrêt à Sir Lowrys Pass pour un joli vol du soir. Le vent météo annoncé est fort partout, alors la seule possibilité de voler ce jour-là sera Hermanus.

Nous partons à 6h du matin pour arriver assez tôt sur le déco. Je décolle vers 9h30-10h et m'offre un beau vol thermique de 1h30. Le vent forçit et vers midi tout le monde est au sol. Heureusement, car à peine installés sur une jolie terrasse pour le lunch, tous les parasols et objets pouvant s'envoler ont dû être rangés si on ne voulait pas que le vent emporte tout. Pour bien terminer la journée, nous nous arrêtons à

Plus c'est haut et plus c'est beau !!!



Betty's Bay sur le chemin du retour pour aller voir quelques pingouins sauvages.

Bon, maintenant c'est fini la rigolade. Nous allons nous rendre au fameux site de Porterville. Tous les vols thermiques jusqu'à présent n'étaient qu'un amuse-bouche. Un paysage sec, des plaines à perte de vue, mais surtout une magnifique chaîne de montagnes de 49 kilomètres de long. Comme d'habitude, Barry nous fait un super briefing avec toutes les explications des zones à survoler, les tips & tricks et le fonctionnement du pick-up par Candice.

Eh oui, quand on se vache à quelque part c'est Candice qui vient nous récupérer, bref une

top organisation. Au déco, il y a un super beau tapis bleu tout neuf, la classe. Non, non, il ne faut pas se faire d'illusions : tout ce luxe ne nous était pas destiné, mais c'est en vue de la manche de Coupe du monde de PWC en février. On a vite compris pourquoi ce spot a été choisi pour une compétition. Le vent est fort, la végétation est très sèche alors je ne vous explique pas les incroyables thermiques qu'on a eu. Parfois les varios n'arrivaient plus à suivre.

Pour terminer cette magnifique aventure sud-africaine, nous volerons encore sur les dunes de Longebaan et depuis le célèbre Lion's Head. Bilan de ces quinze jours de vacances : MAGNIFIQUE ! Nous étions une super équipe et grâce à Barry, Candice et Christian, nous avons beaucoup pu voler, car nous étions toujours au bon moment sur le bon site avec toutes les informations nécessaires pour que tout se passe bien.

Si vous ne savez pas où vous rendre l'hiver prochain, je vous conseille fortement cette magnifique destination.

A bientôt et bon vol !

Nini l'Africaine



Le soaring en falaise, une expérience grisante.

Quelles sont les règles ? A quoi s'attendre dans le ciel?

**Le conseil
sécurité**

Beaucoup d'entre nous ont le plaisir de faire du vol libre. Mais... est-on véritablement si libre que ça?

Je vous concocte un menu vous expliquant quelles sont les règles d'utilisation de notre place de jeux. Ceci vous permettra de **profiter de celle-ci pleinement** et de pouvoir **transmettre les informations pertinentes aux autres volatiles...** à ceux qui ne savent pas, ou... qui ne savent pas du tout...

Souvent, une fois le brevet en poche, beaucoup d'entre nous oublient comment évoluer dans le ciel. Car le plaisir grisant du doux vent sur notre visage nous fait oublier que nous ne sommes pas seuls dans le ciel. Un seul incident de vol pourrait remettre en question beaucoup de choses... dans notre région et dans notre espace de jeu...

C'est une évidence, il faut que vous soyez en sécurité en vol, et pour que votre plaisir soit magique et éternel, il faut se rappeler les bases du vol libre en respectant les autres usagers des voies aériennes.

Un accident bête est si vite arrivé que toutes les transgressions viendront limiter encore plus notre espace de vie de libériste. Et il l'est déjà bien...

Ne laissez pas n'importe qui faire n'importe quoi !



Aidez-les à se conformer aux règles du jeu et vivons pleinement notre sport pour les milliers d'années à venir.

Cet article va vous expliquer, en deux parties, ce que vous avez la possibilité de faire lors de chacun de vos vols et ceci, sur notre territoire. N'hésitez pas à confronter vos schémas avant de décoller avec vos collègues, comparez et vérifiez vos règles apprises...

Evaluer et partager vos compétences !!!

Pour cet exercice, nous resterons dans notre région. Ensuite ce sera à vous, au moyen de la carte de vol à voile (GLDC) de vérifier/compléter vos connaissances pour les autres endroits à découvrir en Suisse... et dans le monde.

Pour cette première partie, nous parlerons des règles de bases et les appliquerons à des situations connues de toutes et tous dans nos contrées. Dans la prochaine Plume, nous parlerons de la suite, des règles qui nous permettent de franchir certaines étapes pour encore mieux évoluer dans le ciel, allez plus loin et proprement.

Première étape, les règles de bases

Deuxième étape, dans la prochaine Plume : règles de vol dans des zones spéciales.

En route... ☺

Quels sont les règles de vol en espace libre ?

Ces règles correspondent à ce que nous devons faire en se déplaçant entre parapente, delta ou planeur, mais aussi les autres aéronefs... Ceci loin des montagnes, loin des aéroports, des routes aériennes, des zones de tir, des zones réglementées, etc., etc...

En vol de plaine - y'a du thermique bleu...

A - Lorsqu'on croise la route d'un autre libériste, priorité à droite.

B - **En face à face, on dégage par la droite ! sauf s'il y a une montagne, mais là, on est en vol de pente et plus d' « espace libre » ou de plaine...**

C - On se croise par-dessus ou par-dessous, ok, mais avec une distance suffisante (par exemple 50m minimum - une demi fermeture peut vous faire perdre cette hauteur facilement...).

D - **Je veux dépasser le Joris (il se traîne), ok, ça se fait par la droite (et pas par la gauche comme en voiture). Comme on le dépasse ☺, il a la priorité, pensez à ne pas le surprendre.**

E - Je rentre à la maison à Vicques et je croise des parapentes qui enroulent sur Delémont. Comme pour A, je passe à droite du groupe.

F - **En thermique, on enroule dans le même sens que le premier qui est entré dedans et c'est comme ça, même si vous êtes 100m plus bas, ou plus haut... En plus, on ne dérange pas les autres en entrant dans le thermique, non mais alors...**

En vol de pente - soaring - essuie-glace à montagne

G - En vol de pente, en face à face, celui qui a la pente à droite ne peut rien faire, donc c'est l'autre qui part sur sa droite, dans le vide, et montre clairement son intention ! Et pas à la dernière seconde, svp !!

H - **En vol de pente, il est INTERDIT DE SE CROISER OU DE SE DÉPASSER PAR-DESSUS ET PAR-DESSOUS. On doit se croiser à la même hauteur ou alors faire l'écart pour ne pas passer par-dessus ou dessous l'autre !**

I - En vol de pente, il est INTERDIT D'ENROULER LE LONG DE LA PENTE dès que vous n'êtes plus seul ! Donc dès que vous êtes deux ou plus, on fait des 8 !

Chaque règle a une petite lettre devant, celle-ci vous servira en cas de question si vous téléphonez à quelqu'un pour en parler ;-)

Quelles zones traversons-nous régulièrement... et sans le savoir...

La hauteur maximum indiquée sur la carte de vol à voile (GLDC) pour le Jura est de 3050m mer (AMSL).

On peut dire que la position de votre GPS vous l'indiquera bien assez précisément.

Quick Guide

Hauteur maximum au nord du plateau (cherchez la ligne exacte sur la carte de vol à voile - GLDC) : 3050m mer AMSL

En Suisse, nous volons en parapente dans les secteurs E (echo) et G (golf). Et c'est tout ! Les autres secteurs sont réservés à l'aviation où il y a des contacts radio. Donc licence et annonce obligatoire.

Précisions



Définissons les deux secteurs G et E dans lesquels nous avons le droit d'aller voler et à quelles conditions.

Secteur Golf pour le G, qui part du sol (AGL) et monte jusqu'à **600m au-dessus du SOL (AGL)**.

C'est un « tapis » qui couvre la Suisse entière ! (vert foncé sur le graphique)

OUI, MAIS il y a des zones protégées / interdites / réglementées qui existent. Citons les réserves, que nous n'avons pas le droit de survoler, les zones de tir militaire, où il ne ferait pas bon voler... non plus, et d'autres à connaître et à découvrir sur la carte de vol à voile...

Bien sûr, s'il y a un aéroport comme Bâle, il y a une CTR qui va jusqu'au sol (zone de contrôle terminal) qui nous empêche d'aller voler par-là autour, par là-dessus aussi.

Le secteur Echo pour le E, commence **au-dessus de G, des 600m SOL (AGL) et s'arrête obligatoirement à son plafond, soit la hauteur de 3050 m mer (AMSL)** pour le Jura. Sauf si autre chose est spécifié sur la carte de vol à voile ! Comme les TMA de Bâle...

Profil de notre zone de vol



Quick Guide

G=0m sol -> 600m sol (AGL) - Espace non contrôlé, des vols d'aviation peuvent y avoir lieu... et oui, si un avion a besoin de descendre pour une urgence ou pour faire voir notre beau Jura aux 300 passagers, il en a tout simplement le droit. Il en fera la demande à la tour et personne ne nous téléphonera pour nous le dire...

Secteur G d'accord, mais si CTR, TMA existent, ces zones peuvent aller jusqu'au sol, plus les zones dangereuses, militaires, protégées.

E= hors G -> 3050m mer (AMSL) pour notre Jura.

Des hauteurs d'accord, et à quelle distance des nuages ?

- Dans G et E on respecte ceci :
- les zones décrites (hauteurs)
 - les minimas de visibilité **flèches en bleu**
 - les distances aux nuages **flèches blanches**

En G, on vole hors du nuage et, les **flèches en bleu** indiquent les distances de votre vision de rapace.



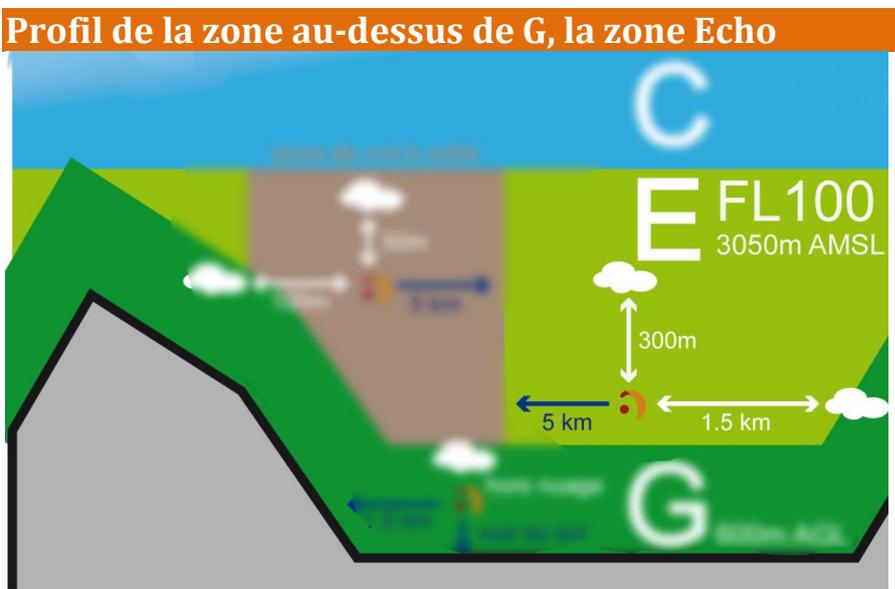
Ça monte, youpiiiii

Si vous allez en-dessus du G, vous serez dans du E. N'allez pas plus haut c'est interdit dans notre Jura.

Les chiffres qui apparaissent avec les flèches blanches vous indiquent la distance à respecter avec le nuage, même en lui tournant le dos... ET même en étant dessous et, dessus aussi !
Flèche bleue = votre visibilité à vous

Quick Guide

- 5 km de vue
- 300m au-dessus ou au-dessous du nuage
- 1,5 km du nuage



Pourquoi y'a des distances qui m'embêtent..... ?!?!

Imaginez un avion qui sort du nuage !
Il a le droit de voler dedans LUI !
 Vous vous retrouvez en face à face...
 Et je ne parle pas que d'un coucou (avion de tourisme) mais... de quelque chose qui va plus vite... comme un FA18

Clignotant... je dépasse...



A quelle vitesse avance ce bidule ???

à Mach 1,6

Donc... 1950 km/h

Ce qui fait... 1950000 m/h

Alors.... 32500 m/min

On arrive à 541 mètres par seconde

Donc, les 1,5 km se font bouffer en 3 secondes ☹

(ps : on les a vu passer sur le spot de La Caquerelle, ça va très vite...)

Situations...

Je décolle à l'Ordon à 8h00 du matin sans vent (920m) en direction de Boécourt (510m) et je vole tranquillement en direction de l'atterrissage...

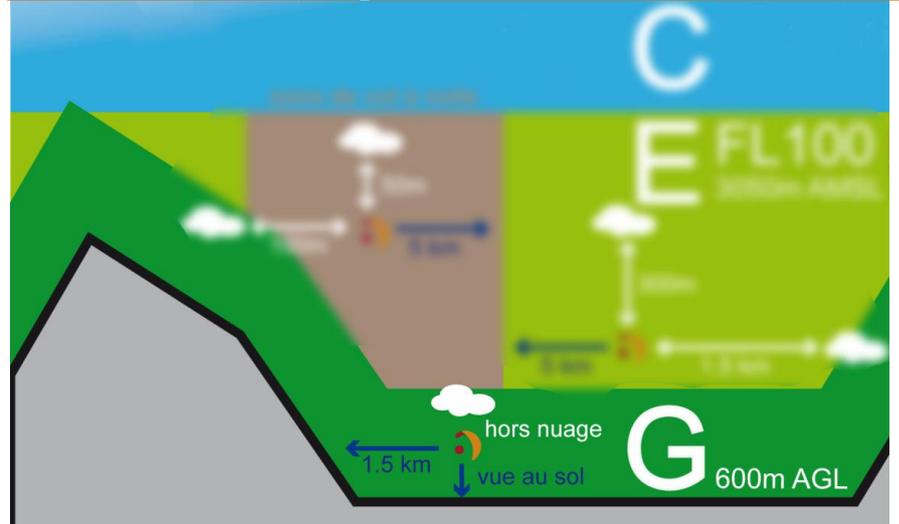
Quelle zone, de ce fameux espace aérien vais-je rencontrer et traverser ?

On vole en G dès le décollage, et vu la hauteur du village, on reste en G tant que nous descendons tranquillement...

Quick guide

Si vous dépassez le déco, vous montez 200m plus haut, ce qui est fréquent en situation de bise, vous êtes en E... Regardez ce qui se passe sur le graphique suivant...

Notre transition jusqu'à l'atterro...



Un peu de thermique ...

Je décolle à l'Ordon à 14h00 (920m) en direction de Boécourt (510m) et ça montouille. On arrive sur Boécourt à 1500m mer (AMSL)...

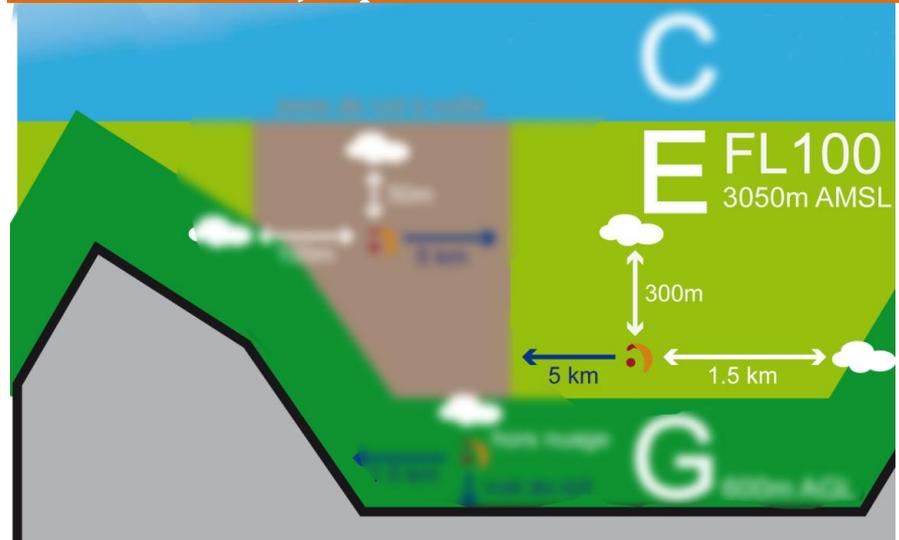
On vole en G près du décollage, et comme on monte gentiment, on se retrouve sur le village de Boécourt à 1500m AMSL (mer) ! Oh... que c'est bon ☺

Vous êtes à plus de 600m sol (hauteur Boécourt 510m + 600m de G=1110m) Vous êtes 400m au-dessus de G, du E

Quick guide

- 5 km de visibilité au loin
- 300m au-dessus/au-dessous du nuage
- 1,5 km du nuage qui est au loin

Notre transition jusqu'à ...



On part à Montgremay...

Montgremay (petit rond vert). Je décolle en direction de Cornol, ciel bleu, tout se passe bien, je fais un beau soaring, ça tient... Je pars en direction de Chevezet manger la St-Martin, jusqu'où puis-je aller en sachant qu'il y a l'aérodrome de Bressaucourt ? Quel beau ciel sans nuage...

Distance...

La distance réglementée par la loi nous impose de rester à **5 km minimum des pistes militaires et civil** - rond rose... Voire plus si c'est stipulé sur la carte. Alors un point de repère, c'est la Gilberte... de Courgenay

Notre transition jusqu'à l'atterro...



Quick Guide

Aérodrome : 5 km minimum autour et 600m au-dessus !!!

Déco de Delémont ...

Je décolle à Delémont et je pars en direction de Courroux, je vais passer au nord de l'hôpital de Delémont... il y a des hélicoptères qui passent par-là, est-ce que je peux continuer ?

Distance...

La distance réglementée par la loi nous impose de rester à **2,5km minimum des hélicoptères**.

Est-ce que l'hôpital est un hélicoptère ?

Non, au vu de ce qu'on voit sur la carte de vol à voile, il n'y en pas !

Il faudrait un **H violet** sur la carte.

Notre transition jusqu'à l'atterro...



Quick guide

Hélicoptère **2,5km minimum** autour et **600m au-dessus** !

Delémont n'a pas d'hélicoptère, je passe avec la prudence nécessaire.

Balade vers Courrendlin ...

Vous êtes sur la ville de Delémont, à 1500m mer, donc du E. Il fait bon... On se dit, allons chez le Gurkan boire une bière... Vous croisez un planeur avec un Suisse allemand dedans (ce n'est pas parce qu'il vient d'ailleurs qu'on a des droits supplémentaires sur lui)...

Qui a la priorité ?

Priorité en l'air...

Eh bien, planeur, delta et parapente sont à niveau égal dans le ciel.

Appliquons les règles de vol en espace libre...

Que faire quand je croise quelqu'un dans le ciel...

- 1-Priorité numéro 1 à qui fait un atterrissage d'urgence, c'est évident !
- 2-Ensuite, priorité aux ballons et montgolfières, ils ne peuvent manœuvrer...
- 3-Planeur et planeur de pente (para, delta, woopy,..), ça c'est nous ☺
- 4-Ensuite les aérostats (sustentation assurée par la poussée d'Archimède)
- 5-Après les aéronefs faisant un treuillage
- 6-Et pour finir tout ce qui est motorisé, hélicoptère inclus

Vols spéciaux ...

Quelques situations de vol peuvent être spéciales pour nous parapentateur. Je vous en décris quelques-unes.

Jusqu'à quelle heure avons-nous le droit de voler ?

Peu de gens le savent, mais nous avons le droit de voler dès l'aube civile jusqu'au crépuscule civil.

Exemple pour le 1 août, on ne peut pas voler entre 21h38 et 5h34 du matin sans s'annoncer comme vol de nuit.

De manière générale, dès que le soleil a disparu ou tant qu'il n'a pas réapparu... on dort !!!

Voler la nuit ?

C'est autorisé avec la prudence nécessaire ET il faut **appeler la REGA** pour les avvertir et **s'équiper des lampes nécessaires, rouge, vert et blanc.**

Le treuil ça monte comment ?

Jusqu'à 150m du sol, c'est autorisé sans rien demander.

Plus haut, c'est une autorisation à l'OFAC...

Nous arrivons au bout de ces quelques règles de base, il y aura de quoi parler derrière une bière, ou deux...

Pour la prochaine Plume, nous parlerons des TMA autour de chez

nous ainsi que de la zone brune des schémas (celle qui est resté flouté...), qui nous rappelle qu'il y a une zone de vol à voile qui nous permet certaines chose, mais quoi, comment et quand ?

La suite dans votre prochaine Plume.

Volablement vôtre
François Boillat

« A mon avis, la cohabitation se passe très bien ! »

En direct avec un
aiguilleur du ciel

Alexandre Gigante au quotidien et avec le sourire...



De quoi parle-t-on ? D'espaces aériens en premier lieu, comme on vient de le lire avec les conseils avisés de François Boillat. Et pour compléter cette problématique inévitable à aborder avant les premiers vols printaniers, quoi de mieux que l'éclairage d'un contrôleur aérien professionnel pour comprendre, au final, que la cohabitation entre pilotes d'aviation civile et adeptes de vol libre se passe bien, même très bien. Le point avec Alexandre Gigante.

Alexandre Gigante ??? C'est Pierre Comte qui m'a glissé son nom au détour d'un courriel. Je cherchais (presque sans espoir...) un aiguilleur du ciel pour compléter ce riche dossier « sécurité ». Alexandre m'a appelé de Bourgogne. On pourrait l'imaginer au milieu des vignes, mais c'est bien de chez lui qu'il saisit son combiné. Pour le plus grand plaisir de La Plume et aussi parce que notre interlocuteur est un professionnel engagé.

Alexandre, tu es donc aiguilleur du ciel ?

Oui, je suis en effet aiguilleur du ciel. Je suis actuellement en poste à Saint Yan, en Bourgogne. C'est principalement un aéroport de formation pour jeunes pilotes. Il y a actuellement des pilotes en provenance de Libye et de

Chine. Ils viennent en France pour acquérir un maximum d'expérience et se former au métier de pilote de ligne.

Et tu es aussi un adepte de vol libre, n'est-ce pas ?

Je pratique en effet les deux disciplines, parapente et delta. A l'époque, j'étais domicilié dans les Vosges. Quand je me suis renseigné pour faire du delta, l'école la plus proche était celle de Nicolas Tatti. J'ai donc fait une soixantaine de vols avec Nicolas et Pierre Comte, sans toutefois passer le brevet en Suisse. J'ai dû quitter la région avant et j'espère

bien continuer en France cette année. J'ai aussi le brevet de parapente depuis environ 6 ans. Comme j'étais domicilié dans cette région à l'époque, j'ai beaucoup volé dans les Vosges. C'est une très belle région pour voler et qui offre de nombreuses possibilités.

Revenons-en à ton travail, aiguilleur du ciel. Tu as fait ta formation à Bâle...

Effectivement, je suis allé me former à l'EuroAirport. Une très bonne formation que je ne regrette pas.

Parlons de la cohabitation entre les avions et les adeptes de vol libre. Comment se passe-t-elle ?

Chacun doit respecter certaines règles, mais cela se passe très bien. Quand j'étais en poste à Bâle, j'ai été très surpris de constater à quel point mes anciens collègues ne savaient pas qu'il y avait une activité intense de parapente et de delta dans le Jura. En effet, comme interlocuteur, nous avons plus souvent les vélivoles de Dittingen. Et puis comme le vol libre ne peut se pratiquer que dans les espaces E et G, les aiguilleurs du ciel ne se soucient pas trop de ce qui se passe dans ces espaces. En revanche, certains risques existent, les belles journées printanières que nous offre la nature nous permettent de titiller la TMA mais à mon avis, entre les couloirs aériens et les espaces prévus pour les adeptes de vol libre, la marge de sécurité est suffisante.

Comme tu es aiguilleur du ciel, pourquoi l'ILS33 a-t-il été introduit à l'EuroAirport ?

Cette procédure a été introduite parce que les avions avaient de la peine à se poser à vue par le sud sur la piste 33. Mais en fait, je dois bien avouer qu'aussi bien les pilotes que les contrôleurs aériens n'aiment pas cette procédure d'atterrissage par le sud. Les contrôleurs sont majoritairement formés pour la piste 15 et un fonctionnement

en piste 33 implique un guidage radar beaucoup plus long avec des contraintes vis-à-vis de la ville de Bâle, du coup on perd en capacité et les avions consomment plus, le passage en piste 33 est donc évité au maximum : même avec une légère composante arrière on préfère rester en piste 15. C'est d'ailleurs 90% des atterrissages à l'EuroAirport.

A ton avis, les pilotes sont-ils au courant de l'activité de vol libre dans la zone qu'ils survolent en procédure ILS33 ?

C'est une très bonne question. Je pense que la majorité des pilotes est au courant. Cela dépend en fait de leur expérience et de leurs connaissances des lieux qu'ils survolent. A mon avis, il n'y a jamais eu des soucis de cohabitation. Les espaces aériens sont clairement définis, à chacun de les respecter. Par contre, je sais qu'il y a eu un incident à Genève, sur le site du Salève. Ceux qui fréquentent ce site sont au courant des altitudes à

Alexandre Gigante prêt à décoller.



respecter. Un jour, quatre à cinq pilotes ont dépassé l'altitude de la TMA. Les avions qui se trouvaient dans la zone en phase d'atterrissage apercevaient les parapentistes sur leur droite. Heureusement, il n'y a pas eu d'accident, mais les pilotes de parapente ont

dû se dénoncer et ils ont été mis à l'amende. De plus, un arrêté a interdit le vol libre sur le site pendant deux mois !

Peut-on exclure ce genre d'incident dans le Jura ?

Absolument. A mon avis, la procédure ILS33 est bien faite. La procédure d'activation des zones Tangos permet une cohabitation des divers pratiquants du ciel. Même si parfois on peut avoir l'impression que l'on pèse pas grand-chose vis-à-vis de l'aviation commerciale, cela est un exemple de bonne volonté pour préserver l'espace aérien à un maximum de pratiquants et de manière sûre ; et croyez-moi cela n'est pas si évident. Ensuite, on guide les avions tout en respectant des altitudes minimum de sécurité radar (AMSR). Pour cela, des secteurs sont affichés sur le radar et les avions restent dans les espaces aériens contrôlés. Cependant il ne faut pas oublier que par beau temps et lorsque le pilote voit la piste, il peut demander une approche à vue, autrement dit il ne se tient plus à cette restriction et se doit de voler « en regardant dehors » et appliquer les règles VFR, c'est-à-dire voir et éviter. Mais rassurons-nous, les pilotes de ligne sont quand même assez réticents à l'idée de voler hors des espaces aériens contrôlés.

Question plus personnelle pour terminer cet entretien : tu as grandi en Haute Savoie du côté d'Annecy. Tu es maintenant du côté de Roanne. Comment envisages-tu ton avenir ?

J'aimerais bien me rapprocher des Alpes, pourquoi pas du côté d'Annecy ou de Chambéry. Cela me permettrait d'aller voler plus souvent. L'idéal serait alors de trouver un job à l'aéroport de Genève. J'y songe.

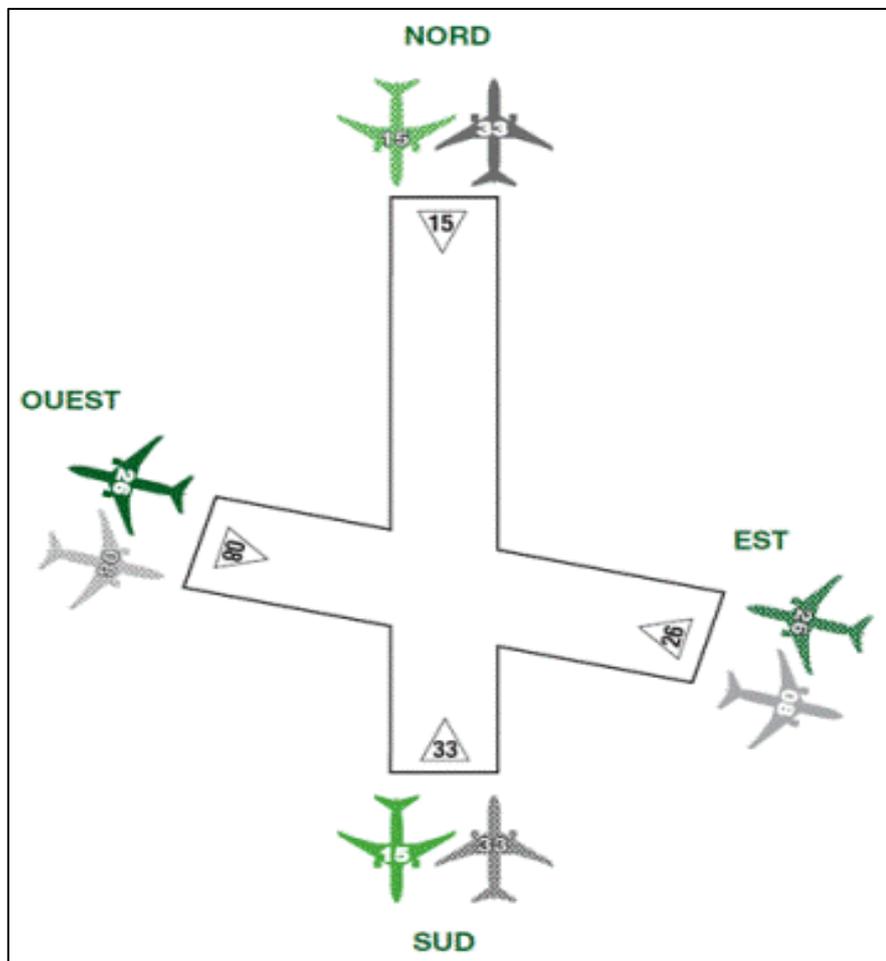
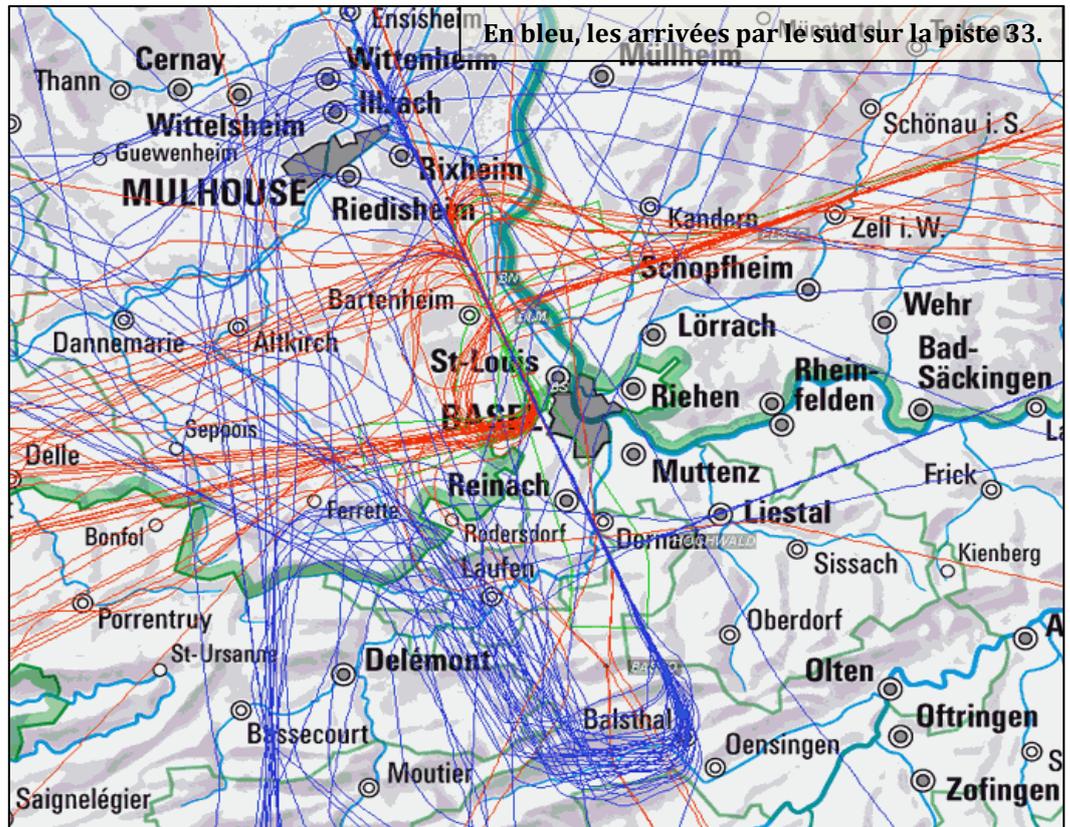
Dans le ciel suisse de Fiesch.



ILS33 : vrai-faux ou alors faux-vrai problème ?

Quid de l'ILS33

EuroAirport Bâle-Mulhouse, ILS33 ! Pour la plupart des amateurs de vol libre dans la région, il y a comme un réflexe épidermique à la simple évocation de ces trois lettres. A l'instar de notre ami Pierre Comte lors d'un récent échange de courriel : « Une vraie saloperie ! ». Question dès lors : s'agit-il d'un vrai-faux problème ou inversement d'un faux-vrai problème ? La Plume va très modestement essayer de démêler



l'écheveau pour mieux comprendre les enjeux pour nous autres, adeptes de parapente et de delta.

ILS33 : c'est quoi ? Lorsque les conditions météorologiques, et notamment les composantes de vent arrière, ne permettent plus les atterrissages par le nord en piste 15 à l'EuroAirport Bâle-Mulhouse, ces derniers sont alors effectués par le sud, en piste 33. Conséquence pour notre région : en cas d'atterrissage par le sud, les avions survolent notre région à basse altitude (à peine 2000 mètres d'altitude dans le Val Terbi ou au-dessus du Graiteray).

Des mesures de prudence indispensables !

Des mesures de prudence sont indispensables pour éviter un drame. C'est si vite fait dans le domaine ! Depuis le 20 décembre 2007 donc (la procédure de consultation et de mise en place a commencé en 2001), le nouveau système d'atterrissage aux instruments mis en place en piste 33 s'est substitué à la procédure d'atterrissages à vue, utilisée jusque-alors.

En préambule, il est bon de savoir que les modalités d'utilisation de la piste 33 pour les atterrissages IFR sont définies dans l'accord du 10 février 2006 signé entre la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en France et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) en Suisse. L'accord stipule que dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure ILS 33, la piste 15 est alors utilisée comme piste préférentielle à l'atterrissage comme par le passé et que la piste 33 est utilisée en règle générale lorsque les valeurs de composante de vent arrière sont supérieures à 5 nœuds. Voilà pour les conditions-cadres de l'application concrète de l'ILS33.



L'introduction de l'ILS33 n'a pas été évidente.

En revanche, le vent du nord a été plus faible en août et en décembre 2012.

7,4% d'atterrissages par le sud à fin 2012

Et qu'en est-il des chiffres ? A fin 2012, le taux d'utilisation de la piste 33 était de 7,4% sur toute l'année (contre 6,2% en 2011). Ce chiffre correspond à 2 648 atterrissages depuis le sud (contre 2 258 en 2011), le nombre total d'atterrissages IFR étant de 35 780 (contre 36 188 en 2011). La grande majorité des atterrissages IFR (92,2% soit 32 987 contre 93,3% soit 33 754 en 2011) ont eu lieu depuis le nord sur la piste principale 15, le restant s'est produit sur la piste est-ouest.

Selon le service d'information d'EuroAirport, l'augmentation du taux des atterrissages IFR depuis le sud en 2012 par rapport à 2011 s'explique par les conditions météorologiques. Les mois de février et d'avril 2012 se sont caractérisés, par exemple, par des situations de fort vent du nord, conduisant à des taux mensuels d'utilisation de l'ILS 33 de plus de 15% et plus de 17% respectivement.

Données de vent actualisées

Toujours bien se renseigner avant de se mettre dans les airs, c'est la règle primordiale. Il faut bien se mettre en tête que la cohabitation est impossible entre les avions de lignes et les adeptes du vol libre. Chacun son couloir et il est bon de savoir que la majorité des sites dans notre régions se situent dans la TMA d'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Sur son site Internet (www.euroairport.com), il est facilement possible de trouver les données de vent mesurées localement. Elles indiquent les valeurs minimales et maximales mesurées ainsi que la moyenne des dix minutes précédant la publication. Ces valeurs sont basées sur les rapports d'observation météorologiques pour l'aviation ou METAR (=METEorological Airport Report), actualisés toutes les trente minutes. Comme il est de coutume dans le monde aéronautique, la vitesse du vent y est indiquée en nœuds. Il se peut que les directions varient dans un certain intervalle, ce qui, par conséquent,

entraîne également une variation de la composante de vent arrière.

On s'en souvient, l'introduction de l'ILS33 avait soulevé une grosse vague de protestations, notamment dans les milieux du vol libre, ce qui est tout à fait compréhensible. Dans le Jura, des habitants du Val Terbi, regroupés en association (Pro Val Terbi) étaient montés aux barricades en 2006, estimant que les survols de la région à basse altitude provoqueraient des nuisances sonores insupportables. L'association avait toutefois renoncé à recourir contre le projet, tout comme le canton du Jura, qui jugeait l'éventuelle démarche coûteuse et aléatoire.

La Plume studieuse



Un taux d'utilisation assez stable.

Quelques questions posées à l'époque...

Bien avant l'introduction de l'ILS33 à EuroAirport Bâle-Mulhouse, de nombreuses questions ont été soulevées et longuement débattues. Voici quelques questions trouvées sur le site Internet d'EuroAirport.

Pourquoi les avions ne peuvent-ils pas toujours atterrir par le nord ?

Selon les recommandations internationales de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), les avions doivent se poser en piste 33 (par le Sud) dès lors que la composante de vent arrière atteint 5 nœuds pour les avions qui se présentent sur la piste principale 15 (par le Nord).

Pourquoi n'avions-nous pas d'atterrissage par le sud par le passé ?

Il y a toujours eu des atterrissages par le sud. Seule la procédure a changé. En effet, par le passé, les avions suivaient une procédure d'approche de manœuvre à vue à basse altitude au-dessus des zones habitées et qui présentait les limites importantes en termes de sécurité et d'environnement.

Selon les données publiées sur le site de l'aéroport, il n'y a pas de vent. Pour quelle raison y a-t-il tout de même des atterrissages 33 ?

La composante de vent arrière est la valeur déterminante. Elle est issue de la décomposition du vent latéral et du vent arrière. (Exemple : pour une force de vent de 8 nœuds d'une direction de 290 degrés, la composante de vent arrière est supérieure à 5 nœuds par rapport à l'axe de la piste pour les atterrissages par le nord qui est de 160 degrés.

Eh ouais, ces monstres survolent nos têtes...



Pourquoi le sens d'atterrissage n'est-il pas immédiatement changé lorsque le vent diminue ?

Chaque changement d'utilisation de la piste a pour conséquence directe la réorganisation de l'espace aérien pour les avions en phase d'approche ou de décollage. Afin d'assurer la sécurité des vols, des tels changements à court termes, et en particulier lorsque le trafic est dense, ne sont pas souhaités. Par ailleurs, il faut aussi tenir compte des prévisions météorologiques pour les heures suivantes.

Quelle est la trajectoire empruntée pour les atterrissages via l'ILS 33? Quelle est la hauteur de survol ?

L'Aviation civile guide les pilotes à l'aide du radar dans la région sud du Jura. Là commence l'approche de précision avec l'ILS 33 à une hauteur minimale de 1700 mètres au-dessus du niveau de la mer. L'atterrissage suit un palier puis un plan de descente d'un angle de 3,5 degrés suivant l'axe de la piste 33. Les hauteurs de survols de Balsthal sont d'environ 1100 mètres/sol, d'environ 700 mètres/sol pour Birstal et d'environ 300 mètres/sol au-dessus de Binningen et d'Allschwil.

Pour quelle raison certains vols semblent-ils plus bas que d'autres ?

Ces différences proviennent d'une part de la différence des types d'avions. Ainsi, un avion plus gros semblera plus bas qu'un petit avion. Par ailleurs, les observations sont parfois erronées en fonction du rapport de l'observateur par rapport à l'horizon. Ainsi selon que l'on regarde un avion « toucher » la cime des arbres ou disparaître derrière un immeuble, l'impression ne sera pas la même. (lpe)



EuroAirport assure maîtriser l'ILS33.

Chapeau, Seiko !

Seiko Fukuoka-Naville : ce nom ne vous dit probablement pas grand-chose. Et pourtant, la sémillante Seiko est incontestablement une des meilleures pilotes de la planète. Elle a battu l'un des plus prestigieux records. La Française a en effet battu le record du monde de distance féminin. Jusqu'alors détenu par la Brésilienne Kamira Pereira (324,7 km réussis en 2009, soit plus ou moins la distance de la Suisse d'est en ouest).

12 km de mieux !

Seiko Fukuoka-Naville a donc fait mieux, en parcourant 336 km depuis Quixada, toujours au Brésil. C'est incontestablement un affront pour Kamira Pereira. La Française a réussi cet exploit le 20 novembre 2012. Seiko Fukuoka-Naville est la seule femme parapentiste pratiquant l'acrobatie en Asie. Chaque année, Seiko revient en France pour la compétition et l'entraînement. Depuis 2006, Seiko est pilote test des petites tailles de parapentes pour les nouvelles normes d'homologation. (lpe)



18



Bien se renseigner avant d'être déçu ! S'il est toujours considéré comme une destination de rêve et connu pour ses vols inédits en bord de mer, le Maroc a pris des mesures surprenantes. C'est « *Parapente Mag* » qui révèle l'information. Depuis le festival de Talouite, organisé justement pour présenter ce nouveau site de vol libre, plusieurs dizaines de parapentistes se sont retrouvés interdits de vol sur les sites en bord de mer d'Aglou, Sidi Ifni et le légendaire Nid d'aigle.

Problèmes à régler à l'interne

Comme quoi, si le tourisme marocain veut continuer à accueillir les parapentistes, attirés en automne et en hiver par ce magnifique pays aux conditions de vol géniales, il doit impérativement et rapidement régler ses problèmes internes et faire en sorte que ce genre d'incidents ne puisse plus se produire. (lpe)

Un forum interactif

Tout savoir sur la pratique du parapente en Suisse romande, c'est tout à fait possible en se connectant au site : <http://parapentiste-romand.goodforum.net/>. Il faut au préalable créer son propre compte (c'est une question de quelques secondes) pour avoir accès au site Internet. Le site fourmille d'informations et c'est surtout le forum qui est très intéressant.

Des drones dans le Jura ???

Plusieurs rubriques permettent à l'internaute d'apporter de riches commentaires. *La Plume* a particulièrement apprécié le coin « récits de vols ». En parcourant la rubrique forum, des questions tournent autour de la présence éventuelle de drones sur la région jurassienne, faisant ainsi écho à une information ayant abondamment circulé dans les médias romands. Bref, on trouve de tout sur ce site Internet. Du matériel à vendre, mais aussi tous les aspects liés à la législation. Et à ce titre, il n'est pas inutile de se rafraîchir la mémoire, surtout en début de saison. Qu'on se le dise... (lpe)



Speedflying à St-Moritz : une interdiction qui interpelle !

La grande bêtise n'a pas d'écho...

Certes, les adeptes de *speedflying* ne sont pas légion dans notre région. Il n'empêche, la pratique de ce sport qualifié d'extrême par les assurances a été interdite dans la station huppée de Saint-Moritz, dans les Grisons. C'est peut-être loin de chez nous, mais cette décision a de quoi interpeller. Faut-il accepter béatement cette décision les bras croisés ou en revanche s'indigner ? *La Plume* est plutôt remontée, comme Frédéric Lovis, un des rares *flyers* de la région.

Coup de tonnerre sous un gros nuage noir. Noir de colère ! Et franchement dit (à notre sens, bien évidemment !!!), un scandale de plus à l'encontre des adeptes de vol libre. Que nous sommes tous !!! La nouvelle est tombée fin décembre dernier, entre Noël et les réjouissances de la nouvelle année : la pratique du *speedflying* a été interdite (*La Plume* vous rappelle à juste titre que cette pratique associe ski et mini-parapente) sur le domaine skiable de Saint-Moritz, dans les Grisons, la station des riches qui, décidément, se soucie davantage du chéquier des touristes que du plaisir des adeptes de *speed*.

Décision mal perçue !

Forcément, les *flyers* ne consomment

Le *speedflying* à Saint-Moritz, c'est désormais interdit : un scandale pour *La Plume*. (psurlenet)



pas sur les terrasses, ou alors juste une bière (ou deux...) entre copains une fois la journée terminée, pleine d'adrénaline. Et une bière, cela ne rapporte pas assez pour l'arnaqueur du coin (on verra tout ça plus loin..., expérience pleinement vécue par *La Plume*). La décision, donc, a été prise par la société des remontées mécaniques locales, une décision, on l'imagine bien, très mal perçue des pratiquants de ce sport extrême.

Indépendamment de nous offrir tous les jours la « Girl des Tages », *Le Blick* est peut-être un journal zurichois dit de boulevard, mais il a au moins le mérite de distiller, de temps en temps, des informations qui font parler d'elles. Et même dans ce bas monde, il n'y a pas que le cul qui fait causer dans les chaumières. Cette information donc, qui nous concerne directement, même si les *speedflyers* sont, dans notre région, aussi nombreux que les baleines dans la Birse. Bref, foin de commérage ! Et

encore moins de moqueries de bas étage ! D'autant plus à la veille d'une saison que tout le monde espère meilleure que la précédente... !!!

Très sérieusement, Dieter Bogner (chef marketing des remontées mécaniques Engadin St. Moritz Mountains AG = quel titre !!! (ça c'est du commentaire de *La Plume* et j'estime que vous serez nombreux à la partager !!!) a déclaré très sobrement : « Depuis le début de la saison, nous ne tolérons plus de *speedflyers* sur nos pistes et les remontées mécaniques. »

On ne prête qu'aux riches !

Comme le clavier me démange et que l'arnaque doit aussi être dénoncée, j'ai envie de vous conter une anecdote à ce sujet. C'était en 1997, il y a quinze ans exactement. J'avais loué un appartement (mieux vaut dire un petit studio et peu importe le prix, je ne m'en souviens plus, là n'est

pas le plus important) à Zerne, au pied du Parc National. Un endroit extraordinaire, soit dit au passage. J'étais à l'époque très élégamment accompagné.

certes été excellent (je m'en souviens encore...), mais alors, pour l'addition, c'était plutôt à s'étrangler: 21 francs !!! Quoi, 21 balles pour trois décis ; ils sont fous !

probablement pas de la bonne herbe !!! En prenant une image, avez-vous déjà vu un débutant en parapente effectuer l'Infinity ? Quand même, soyons sérieux !

Dans cette région magnifique, nous avons décidé de nous arrêter à Saint-Moritz. Forcément, mon allure vestimentaire contrastait

Et à côté de moi, une blondasse qui sirotait du champagne avec monsieur. Un scandale, comme quoi on ne prête décidément qu'aux

Dans un registre plus dramatique, l'interdiction résulte d'un accident tragique survenu en février 2012 (plus d'une année quand même). Les faits :

Une montagne, un homme, une voile et surtout beaucoup de talent pour s'éclater de cette façon. (psurlenet)



furieusement avec de nombreuses élégantes dames dont le manteau de fourrure respirait le fric à plein pot. Forcément (encore... !!!), c'est monsieur qui règle l'addition. Après avoir effectué un petit crochet par un hôtel de grand luxe (il n'y avait d'ailleurs que ça... !!!), histoire de demander le prix de la chambre la plus pourrie (350 francs pour une piaule sans fenêtre), il fallait quand même se désaltérer. J'en viens à l'essentiel: j'avais commandé trois de blanc, comme au bistrot du coin, confortablement assis sur un sofa qui allait avec le décor. Le divin nectar a

riches. C'était pour le coup de gueule de *La Plume*.

Question de sécurité

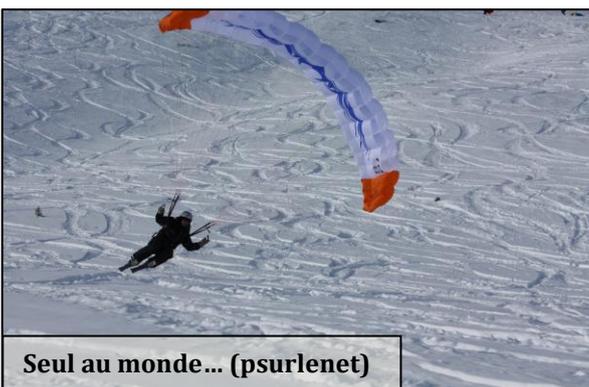
On va en revenir à l'essentiel : les responsables de la société des remontées mécaniques de Saint Mo-« Ritz » ont estimé que les adeptes de *speedflying* représentent un danger pour les usagers des pistes. C'est bien normal, vu qu'ils ne sont pas capables d'éviter une bosse ou un arbre (ça encore, c'est du commentaire) : « *La sécurité absolue est notre priorité* », a expliqué le charmant et très pragmatique Dieter Bogner (con). Le preux a poussé la débilité crasse jusqu'à affirmer que le risque d'accident augmentait dans la mesure où de plus en plus de gens tentaient l'expérience du *speed*. Encore un qui a trop consommé. Trop consommé, mais

un *speedflyer* s'est écrasé dans la région de Corviglia, près de Saint-Moritz, au milieu d'enfants qui s'initiaient au ski. Ces derniers avaient été traumatisés. Encore heureux ! Oui, d'accord, c'est un événement tragique. Pas besoin d'en rajouter ! Un de plus, dont on se passerait volontiers. Quand j'écris ces quelques lignes indignées, je n'arrive pas à passer sous silence les drames qui se sont produits et qui se produisent toujours à Lauterbrunnen avec les adeptes du *base-jump*.

Les autochtones acceptent cette pratique sans s'en indigner, et semble-t-il (j'ai entendu dire, mais je n'en ai pas la confirmation) touchent au passage quelques *royalties* bienvenues. Comme quoi, l'argent n'a pas d'odeur, même lorsqu'elle est macabre !!! Jusqu'à preuve du contraire, ils arrivent à ramasser le foin (je parlais des agriculteurs, propriétaires des terrains où les *base-jumpers* sont censés atterrir) sans être perturbés par les voltigeurs de l'extrême.

Le Calou peut (ou ose... !!!) toujours voler !!!

Dans le même ordre d'idées, le couple de buses qui niche depuis des années à Boécourt entre le déco et l'atterro (la femelle attaque même les voiles, je peux témoigner !!!) n'a



Seul au monde... (psurlenet)

jamais interdit au Calou de voler en delta parce qu'il avait eu l'outrecuidance et l'impolitesse d'aller nicher quelques heures à plus de trente mètres du sol sur leur territoire naturel. Soyons sérieux! Franchement!

Revenons à l'interdiction du *speedflying* qui préoccupe *La Plume*: dans un discours plus pragmatique et forcément peu triomphaliste, Dieter Bogner s'est dit ouvert à un compromis avec les adeptes de ce sport. Tiens donc! Pour seule réplique, parce qu'ils n'ont probablement pas d'autres moyens de lutte crédible, les *speedflyers* ont créé la communauté d'intérêt « Engadin Air Force » (Air Force One, tout le monde connaît ???!!). La communauté a été confiée à Andri Huder. Ses premiers propos: « *Je ne connais pas de speedflyer utilisant les pistes de ski* » (Il l'a dit au *Blick*). Ce dernier souhaite pouvoir utiliser les remontées mécaniques pour aller faire du hors-piste et atteindre des zones « idéales » pour ce sport, dont le domaine skiable de Diavolezza. A Davos, une solution existe: les responsables des remontées mécaniques et des représentants des *speedflyers* ont délimité une zone réservée à ce sport sur des pentes du Jakobshorn.

Question: faut-il dès lors rester les bras croisés face à une telle interdiction de la pratique du

speedflying à Saint-Moritz où les riches se moquent bien du plaisir des honnêtes gens? Non, non et non! C'est l'avis de *La Plume*. On n'a jamais interdit aux avions de voler parce qu'il y avait eu des catastrophes. Idem pour les véhicules !!! Pas besoin de citer des exemples, la liste serait trop longue!

Parce qu'elle est visiblement embarrassée par la tournure des événements, l'Association des remontées mécaniques suisses, par l'intermédiaire de son porte-parole Andreas Keller, ne publie aucune recommandation sur ce thème. Elle rappelle que les responsables des domaines skiables ont l'obligation de sécuriser leurs installations et leurs pistes. Comme si le ciel leur appartenait.

Je me souviens très bien d'une sortie à ski; c'était à Adelboden, le vent soufflait très fort, Eole avait décidé de décorner les bœufs. En arrivant au sommet du télésiège, il était difficile de se frayer un passage dans la foule. Je me suis arrêté. Avec délectation, comme les autres. Il y avait un gars qui pratiquait le speed; il se battait contre le vent, seul contre tous, seul à ne pas comprendre qu'il faisait le spectacle. Pour moi, en premier lieu. Mais aussi pour d'autres; ils avaient les mirettes grandes ouvertes. C'était magique. Il allait de gauche à droite et maîtrisait son engin à la

perfection. Fin de parenthèse.

Vive le speed!

Et en guise de conclusion concernant l'interdiction qui nous préoccupe: selon Andreas Keller, toujours cité par le *Blick*, chaque région doit décider elle-même la façon dont elle traite un sport tel que le *speedflying*. Chacun appréciera. Pourvu que la commune n'interdise pas la pratique du *speedflying*, on serait tous frustrés. Bon vent à tous et vive le speed.

La Plume très remontée pour l'occasion...

Un peu de législation...

Internet a ceci d'intéressant qu'il permet à La Plume de puiser nombre d'informations. Histoire de vous les rapporter, à vous, très chers et chères. Comme on l'imagine aisément, la pratique du speedflying est sous le contrôle de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Depuis le 1^{er} janvier 2008, les adeptes de la petite voile et des sensations fortes sont tenus de posséder une licence de parapente FSVL étendue au speedflying. Pour mémoire, la FSVL, notre organe faitier à nous tous, avait élaboré à l'époque un concept en ce sens avec l'OFAC. A l'époque, bien évidemment...

La législation toujours en vigueur interdit les décollages et les atterrissages en parapente – et donc le speedflying – sur la voie publique et les pistes de ski. Les speedflyers sont en outre tenus de survoler les rassemblements en plein air, les bâtiments, les chemins de fer, les téléphériques ou les remonte-pentes à une distance suffisante ou de les éviter. Ils doivent en outre avoir conclu une assurance responsabilité civile de plus de 1 million de francs tandis que les ailes utilisées doivent être munies des marques distinctives réglementaires. En clair, c'est on ne peut plus clair...!!! Vous avez compris?(lpr)



Un seul mot d'ordre à plus de 50 km/h : piloter, piloter et encore piloter. (psurlennet)

Youtube vous (nous) offre une tranche d'adrénaline !

**Le speedflying :
c'est show !!!**



de cet exploit, c'était en 2007 pour une première, c'est François Bon. Il s'est d'abord attaqué à la face ouest avant de caresser le rocher de la face nord. On en reste bouche bée. Parfois, on a mal au ventre pour François (eh, oh, pas celui de la Rue du Puits à Delémont...), tant les rochers sont près. Un véritable moment de bonheur !

22

Une image rare et surtout réalisée par un photographe d'exception : réussir à immortaliser un speedflyer et le soleil. Chapeau l'artiste ! (psurlenet)

C'est juste incroyable et cela se passe tout près de chez nous. A Wengen, dans l'Oberland bernois, là où les meilleurs descendeurs de la planète essaient de dompter la course la plus difficile et mythique du calendrier de la Coupe du monde de ski : le Lauberhorn !!! Celui que nous descendons en dix minutes, alors que les meilleurs franchissent la ligne d'arrivée en 2'30, voire même moins. Sauf erreur, la vidéo a fait le tour du web, et ça se comprend ! Une seule raison à cela : c'est tout simplement la perfection. Au goût de La Plume, une vidéo de référence. A ne manquer sous aucun prétexte !!!

<http://www.youtube.com/watch?v=UwWLnME0CI>

Amoureux de belles images, c'est incontestablement pour vous. La descente du Mont-Blanc en *speed* et en chorégraphie : *La Plume* dit tout simplement bravo pour cette performance. Les *flyers* s'amuse franchement avec visiblement beaucoup de délectation. Ils évitent crevasses et autres rochers avec une aisance qui donne forcément envie. Que de frissons ! Mais surtout une affaire de spécialistes !

http://www.youtube.com/watch?v=KYHh6VW_8Nc

Là où beaucoup d'alpinistes ont tragiquement perdu la vie, un *speedflyer* s'en donne à cœur joie sur les terribles pentes de l'Eiger et sa fameuse face Nord. L'homme, auteur

<http://www.youtube.com/watch?v=fPG3jjWZjy4>

Un exploit, car c'en est un, celui signé par Christian Reinegger, qui a notamment participé à l'X-Alps. Ce sportif hors normes a réussi la performance de gravir le Mont-Blanc à partir de Chamonix en 12 heures (3800 mètres de dénivellation) et forcément de regagner le plancher des vaches avec son aile très *speed*. Belle leçon d'humilité pour ceux qui se plaignent d'avoir un tantinet mal aux cuisses en grim pant le Graiterie lors de la pause de midi. N'est-ce pas Julien ? Je n'ai rien à dire non plus dans ce domaine...

http://www.youtube.com/watch?v=RIyO72_E8ok

6962 mètres d'altitude et soudain, au fil de l'ascension, l'oxygène commence à se raréfier. Je ne parle pas en connaissance de cause, mais je relate ici les propos de mon collègue et ami Pascal Bourquin, de la RTS, qui s'est hissé au sommet de cette mythique montagne en compagnie d'un postier du canton de Vaud. François Bon a encore poussé le bouchon plus loin. Après onze jours d'approche dans des conditions hivernales, il a vaincu le point culminant de la cordillère des Andes, ce sommet que les spécialistes qualifient de « colosse de l'Amérique ». Une incroyable aventure qui se termine par la descente du pic en *speed*. C'est à couper le souffle !

<http://www.youtube.com/watch?v=S5H9Eheu0FY>

Frédéric Lovis inquiet pour l'avenir du *speed* en Suisse

L'avis tranché d'un adepte

Frédéric Lovis (la voile du haut à ne pas confondre avec le parapente du bas...) dans ses œuvres.



23

Avec Yann Bouduban (le Prévôtois - très impliqué dans l'organisation du Graitricks - est aujourd'hui établi en Valais, dans le Val d'Anniviers), Frédéric Lovis est un des rares pilotes brevetés de *speedflying* dans la région. Même s'il accorde toujours sa préférence au parapente, le boss de Jura Evasion s'adonne au *speed* quatre à six fois par saison, forcément hivernale. Pour La Plume, il nous donne son avis sur l'interdiction du *speedflying* à Saint-Moritz.

Tout d'abord, Frédéric, depuis quand pratiques-tu le *speedflying* ?

J'ai mon brevet depuis 2010. J'ai effectué ma formation sur une seule saison, aux Diablerets et à Zinal, avec Hans Bollinger, le directeur de l'école Zorro, à Nods. Du point de vue de la législation, le brevet de parapente est

obligatoire avant d'entamer la formation de *speed*. Cette dernière se déroule différemment que celle de parapente. Il n'y a en fait pas de passage chez un expert pour l'obtention du brevet comme c'est le cas pour le parapente, c'est le moniteur-expert qui délivre directement le brevet. Il n'y a pas non plus un nombre minimum de vols à réaliser. L'expert veut surtout voir comment tu manies l'aile au sol. De même, l'instructeur veut être sûr que le candidat maîtrise la pratique du ski de manière suffisante. En clair, il faut être bon skieur. Au bout du compte, l'expert veut voir comment tu maîtrises la voile tout en skiant. Pour être très simple et pragmatique, en *speedflying*, le but n'est pas forcément de voler comme en parapente, mais de dévaler en skiant les pentes enneigées avec la voile sur la tête.

Justement, quelles sont les principales difficultés ?

A mon avis, le plus dur, c'est quand la pente est raide. Dans ces conditions, c'est encore plus difficile de piloter la voile de *speed*. Ce qu'il faut savoir,

c'est comme en parapente, la voile veut toujours voler. Avec une voile de *speed*, il faut être agressif lorsque la pente est raide pour que la voile ne vole pas. Cela se complique aussi une fois dans les airs. Nous autres parapentistes n'avons pas l'habitude de telles sensations. Je m'explique : en *speedflying*, le taux de chute est impressionnant en virage ; cela peut aller de 6 à 8 mètres par seconde. C'est l'adrénaline assurée sauf si on a l'habitude de pratiquer le parapente acro.

Frédéric, parlons un peu des voiles de *speed*, leurs caractéristiques ?

Les voiles ont énormément évolué, comme d'ailleurs tout le matériel de vol libre. Actuellement, les voiles de *speed* font entre 6 et 13 mètres carrés, 7 à 14 caissons. Six mètres carrés, c'est vraiment l'extrême. L'autre caractéristique, c'est que le suspentage est très court. Pour commencer et éviter ainsi de se faire peur, l'idéal est d'avoir une voile de relativement grande surface.

Le *speedflying* est considéré comme un sport à risques par les



Frédéric Lovis : des débuts en 2006.

assurances. Dans quel état d'esprit voles-tu ?

Tout d'abord, en *speedflying*, il y a deux catégories de pilotes. Il y a ceux de l'extrême, qui vont au bout de leurs limites personnelles et du matériel ; ceux ensuite qui cherchent juste à se faire plaisir. C'est mon cas ! Je ne prends jamais de risques superflus.

A quel rythme pratiques-tu le *speed* ?

Environ quatre à cinq fois par saison. Je me rends principalement à Zinal et à Laucheneralp, dans le Lötschenthal. Ces deux sites possèdent l'avantage d'avoir de grands espaces sans obstacles et d'être très bien aménagés, aussi bien sur le site de décollage qu'à l'atterrissage. D'autres sites, ceux de Verbier et des Diablerets, sont également réputés, mais je m'y rends moins souvent.

Quelle est l'importance de la météo ?

En ce qui me concerne, j'essaie de mettre tous les atouts de mon côté, c'est-à-dire que je pratique le *speed* lorsque le vent est nul ou alors très faible. C'est que tout va très vite. Je sais que d'autres y vont dans toutes les conditions et réussissent à tenir en *soaring* avec 50 à 70 km/h de vent. Pour moi, ça, c'est prendre des risques inconsidérés. Le *speedflying*, ce n'est pas fait pour ça, mais en revanche pour dévaler des pentes. Plus le vent est fort et plus les turbulences sont importantes avec un risque de fermeture élevé. On évolue très vite et proche du sol, deux ingrédients qui ne font pas forcément bon ménage ! Il faut donc mettre toute les chances de son côté, l'accident peut être très grave.

Que penses-tu de l'interdiction de pratiquer le *speed* sur le domaine skiable de Saint-Moritz, une décision qui heurte la communauté ?

Sur le fond, c'est une décision brutale qui m'interpelle. Si je voulais pousser le bouchon un peu plus, je pourrais

dire que c'est une manière « déguisée » de nous faire comprendre que les adeptes de *speed* ne rapportent pas assez à la station. Si c'est ça, je m'insurge contre cette interdiction. Au contraire, le *speed* représente un atout non négligeable pour des stations. C'est en tout le cas au Laucheneralp, le *speed* est très bien considéré. Il y a une réelle émulation autour de ce sport. D'autre part, cette interdiction risque, à plus ou moins moyen terme, de décourager les *speedfliers*. Dans ce sens, pour moi, c'est une catastrophe pour l'avenir de cette discipline en Suisse.

Certes, je te comprends bien, mais la pratique du *speed* est interdite sur les pistes, tout comme le parapente d'ailleurs...

Oui, bien évidemment, et chacun doit respecter la législation de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). A ce titre, en effet, il est interdit de pratiquer le vol libre sur les pistes de ski.

Donc, le pilote aurait, selon toute vraisemblance, commis une erreur... ?

Je ne connais pas les circonstances exactes de cet accident qui s'est produit il y a une année, mais tout porte à croire que le pilote n'a pas respecté certaines consignes essentielles au niveau de la sécurité.

Quelle est l'évolution du *speedflying* en Suisse ?

Il y a eu un pic en 2010 et depuis c'est la chute des effectifs !

Comment peut-on expliquer cette évolution négative et finalement

inquiétante pour l'avenir de la discipline ?

J'ai un avis personnel sur cette question. Il y a eu une évolution trop rapide. Les pilotes sont allés trop vite. On devrait tous se demander pourquoi les ailes sont devenues toujours plus petites, augmentant ainsi le risque d'accident. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un sport extrême et que l'adrénaline dégagée par sa pratique « dope » les adeptes. Seulement voilà, pour ceux qui n'ont pas l'occasion de pratiquer régulièrement, cela devient par la force des choses de plus en plus dangereux. Autre phénomène : il y a toujours moins d'instructeurs parce que l'investissement est trop conséquent.

Pourtant, si on prend l'exemple de la France, les adeptes sont en augmentation. Bizarre, non ?

Bizarre ? Pas tout à fait ! En France, il existe de plus en plus de centres dédiés exclusivement au *speedflying*. C'est devenu un atout qui crée des émulations auprès des jeunes. Il est possible que la Suisse s'inspire de l'exemple français à l'avenir. J'imagine en tout cas que l'OFAC doit se poser des questions dans ce sens.

Et dans notre région ?

Peu d'adeptes, mais paradoxalement passablement d'intéressés. J'ai des demandes pour des stages d'initiation. Plusieurs parapentistes ont envie de tenter l'expérience, juste pour voir et ressentir les émotions du *speed*. Il est possible que j'organise à l'avenir un stage d'initiation.

La Plume fin *speed*

Même la RTS en parle... !

Dans son journal « 19.30 » du mercredi 16 janvier 2013 et présenté par Darius Rochebin, la RTS a évoqué l'interdiction du *speedflying* à Saint-Moritz. L'excellent journaliste reporter images François Ruchti s'est rendu dans la station de Verbier pour réaliser son reportage. A voir, assurément ! (lpe)

<http://www.rts.ch/video/info/journal-19h30/4581558-decouvrez-le-speedflying-un-sport-extreme-qui-melange-parapente-et-ski.html>

Expérience intéressante à plus d'un titre !

Voler dans d'autres écoles

Mathieu Lovy ? Vous l'avez peut-être déjà croisé sur un site de décollage. Sportif (il pratique plusieurs disciplines avec assiduité), le jeune homme de Courtételle s'est mis au parapente récemment. Durant sa formation, il a fréquenté plusieurs écoles. Pour La Plume, il raconte ses expériences vécues dans ces différentes écoles. Accrochez vos ceintures, c'est parti !

J'ai découvert le parapente un peu par hasard lorsqu'un ami qui était en train de faire son brevet m'a proposé de faire un vol en biplace avec son instructeur. Emmerveillé, durant les 40 minutes de vol, par la beauté des paysages qui s'offraient à moi au-dessus de Montgremay, j'ai tout de suite été séduit par ce magnifique sport. Malgré les sensations ressenties et les atouts que je voyais dans le parapente, j'ai refusé de commencer la formation à ce moment-là. Peut-être était-ce par peur de l'inconnu...

Environ deux ans plus tard, j'ai fait un deuxième vol en biplace à Annecy. Là encore, les sensations et la beauté du paysage étaient au rendez-vous. Mon envie de découvrir la troisième dimension de manière autonome fut encore plus grande et, laissant mes appréhensions de côté, j'ai donc décidé de commencer la formation de pilote de parapente.

J'ai franchi le pas !

Suivant les conseils d'une connaissance et ayant fait mon premier vol biplace avec François Boillat, je me suis tout naturellement tourné vers l'école Leparapente.ch.



Mathieu Lovy dans ses œuvres...
On ne dira rien pour le casque...

Ma formation de pilote de parapente a commencé au mois de juillet 2011. Débutant, comme chaque parapentiste, avec les bases : théorie, gonflage, pliage, théorie, simulation et encore du gonflage avec un peu de théorie... Tout cela m'a tout de suite beaucoup passionné et aujourd'hui encore, dès que les conditions me le permettent je sors ma voile pour faire un peu de gonflage.

Toutes les étapes se déroulèrent sans encombre et je découvris un peu plus, à chaque week-end de vol, les aléas du parapente : ses exigences, ses techniques particulières, ses joies mais aussi ses frustrations... L'année 2011 fut particulièrement propice au vol libre, si bien que l'on put voler jusqu'à fin novembre.

Direction Anzère !

L'hiver arrivant et étant passionné de montagne, j'ai tout de suite eu l'envie d'aller voler en montagne et plus particulièrement en Valais que je connais bien et que j'apprécie encore plus. Ayant totalisé 26 vols, je me sentais suffisamment autonome pour aller voler ailleurs mais toujours sous la surveillance d'un moniteur. Avec le consentement de mon instructeur, j'ai pris contact avec l'école de parapente d'Anzère.

Grâce à cette approche, j'ai pu effectuer deux magnifiques vols ensoleillés dans des conditions incroyablement calmes en dessus des pistes et du village d'Anzère pour aller atterrir quelques villages plus bas...

Une question de feeling...

Après quoi, je n'ai plus volé jusqu'au mois de mars, lors de la réouverture de l'école. L'année 2012 étant particulièrement inadaptée au parapente, je ne pouvais pas voler autant que je l'aurais voulu. Parfois je ne volais pas pendant trois à quatre semaines, perdant automatiquement le *feeling* pour les exercices d'examen.

En arrivant vers la fin de l'année, n'ayant pu voler régulièrement, je n'avais toujours pas passé l'examen pratique. J'avais une date pour aller au brevet à la mi-novembre, mon école étant déjà fermée, je me suis tourné vers une école de parapente à Villeneuve.

J'ai fait sept superbes vols en deux jours à Sonchaux et Ovronnaz, durant lesquels j'ai pu entraîner à de multiples reprises, parfois quatre-vingt-cinq fois par vol, les exercices d'examen.



**Mathieu Lovy est un vrai sportif accompli.
Ici dans les Gorges du Pichoux.**

Deux jours plus tard, je me suis présenté à l'examen pratique à Vionnaz. Tout se déroula parfaitement bien et en deux vols je passais mon brevet...

Pour ne pas faire de mauvaise publicité à l'une ou l'autre école, je ne les citerai pas... Les points positifs et négatifs sont simplement relatés anonymement. De toute manière, les points positifs sont bien plus nombreux.

Lorsque j'ai demandé à mon instructeur si je pouvais aller voler

avec d'autres écoles, il m'a dit que c'était une bonne idée tout en me mettant en garde... Il m'a relaté une histoire qui pourrait m'arriver, par exemple : arrivant en bus aux environs d'un déco, le gars de l'école te dit : « Tu montes encore quinze

minutes à pieds, tu traverses la forêt, t'arrives dans un pierrier et c'est le déco... Moi je serai en bas, si t'as un problème tu appelles à la radio, ce n'est pas sûr que je réponde, mais tu sais où atterrir... »

Par chance cela ne m'est jamais arrivé... Mais comme mise en garde, c'est très efficace!!! De manière générale, aller voler avec d'autres écoles présente beaucoup d'avantages. Premièrement, vous découvrez (depuis le ciel...) d'autres paysages et régions. Vous faites la connaissance de personnes qui peuvent vous en apprendre beaucoup sur le vol libre dans la région où vous vous trouvez, car chaque région a ses particularités.

Que ce soit pour le décollage, en vol ou à l'atterrissage, vous apprendrez certainement d'autres méthodes, tant au niveau de la pédagogie (par exemple le débriefing après le vol) que des techniques d'apprentissage. Vous en ressortirez enrichi et cela vous permettra d'avoir un regard un peu plus critique sur « votre » école. Sachez que la méthode absolue pour l'apprentissage du parapente n'existe pas, mais peut-être que l'une d'entre elles vous conviendra mieux.

En outre, il y a forcément quelques points négatifs que je suis obligé de soulever, en ayant toujours comme référence de base mon école à Delémont. Par exemple dans certaines écoles, des personnes brevetées se joignent au groupe d'élèves, vous pouvez donc vous retrouver à 15 ou 20 personnes sur un déco parfois étroit (il vaut mieux avoir un peu d'autonomie!)... Ou encore, l'encadrement peut être différent de ce que vous avez l'habitude, ce qui pourrait vous déstabiliser quelque peu... De plus, vous finirez peut-être par plier votre voile tout seul en fin de journée... Y a franchement plus agréable...

Mathieu Lovy



De la peur dans l'air ? Oui, cela existe, c'est du vécu !

Les échos
des écoles



LEPARAPENTE.CH

Je reste silencieuse, le nez contre la vitre du bus qui nous mène sur le déco de Boécourt. Nous sommes complet dans le bus et le poids de mes collègues hommes (je précise car la gent féminine se fait rare) me calfeutre parfaitement et canalise mes quelques inquiétudes matinales. Les blagues du dimanche vont bon train et la bonne humeur est au rendez-vous, classique pour une école de parapente. On est secoués par le terrain montueux ; je sors alors de mes pensées et croise le regard de mon instructeur, qui me questionne aussitôt: « *Tu t'es couchée un peu tard Marie?* ».

Je souris brièvement et déplace mon attention sur la route qui nous mène doucement, mais sûrement, sur la pente. Je sais ce qu'il sous-entend, car mon esprit est visiblement préoccupé, mais je répondrai machinalement à sa question: « *Mais non! Plutôt bien dormi et toi?* ». Cet axiome est inévitable; mes instructeurs ont développé un sixième sens!

« **Mes pensées paniquent !** »

Si je clos la discussion autour de ma soirée, fort sage d'ailleurs, de

samedi soir, il viendra me titiller sur un terrain plus spécifique qui réveillera soudainement mon esprit ! « *Alors, tu as eu le temps de prendre ta météo ce matin ?* ». Mes pensées paniquent et s'entrechoquent. Je fais appel de toute urgence à ma petite mémoire. J'ai tout naturellement pris les données en partant de chez moi, mais que reste-t-il de ces informations pourtant importantes pour la suite de ma matinée. Je lui lance, hésitante, les infos récoltées quelques heures plus tôt, sans savoir si elles seront pertinentes. « *sud/est, 8 km/h, rafale à 12* ».

Nous arrivons à notre destination et mon petit cœur s'emballa immédiatement. Pourtant, ce parcours, je l'ai fait quelques fois avec une trentaine de vols à mon actif. Malgré tout, je suis inquiète et mon instinct vient chatouiller une première fois ma conscience « *que fais-je là ce matin?* ». Je récupère ma voile, mon alliée depuis quelques mois et rejoins le pâturage qui accueille déjà quelques parapentistes décidés.

« **De quoi ais-je peur ?** »

J'observe mon instructeur ; il étudie les conditions météorologiques, fait référence au cycle qui s'installe doucement. Il nous invite donc à prendre place et à déployer nos voiles sur l'herbe fraîche du matin. Je reste figée quelques secondes et je suis vite repérée « *Marie, c'est toi qui sens, mais sache que tu peux toujours redescendre avec moi...* », me dit-il. Je regarde mes pairs en phase de décollage pendant que je démêle machinalement mes suspentes. Je m'arrête quelques instants pour les voir

Regard à droite pour me mettre en finale...



s'envoler. Les conditions semblent bonnes, pourquoi n'irais-je pas? Je retourne à mes suspentes, recommence une troisième fois mon démêlage avec un arrière-goût de déjà-vu. Je me questionne: Alors de quoi ais-je peur? J'essaie de rationaliser ma pensée en repensant aux points de repères appris:

Matériel: il doit être bon, car je l'ai vérifié à trois reprises. Je le refais une autre fois?

Attaches: Ok pour moi.

Vent: cyclique, légèrement de travers, je devrai être attentive pour monter ma voile.

Inspection: Heu...

Espace aérien: c'est porteur et ils sont plusieurs pilotes en vol. Je devrai probablement gérer les ordres de priorités.

En me mettant dans ma sellette, je me dis qu'il est difficile de savoir de quoi est faite cette peur. Sûrement un doux mélange de prise de risques et d'inexpérience. Mais pour apprendre, je dois la maîtriser et la dépasser. Je dois surtout faire les bons choix au bon moment. Donc, être au clair avec ma capacité de juger rapidement les facteurs environnants. Et pour ça... je dois avoir l'esprit libre et attentif. C'est évident... Quelle belle remise en question dans une vie...

Quasi prête à décoller, mon instructeur vérifie une dernière fois mes attaches, mes suspentes, ma position, ma radio. Il me parle du plan de vol et me demande de confirmer si ma radio fonctionne. Je reste perplexe sur ma dernière pensée... Ai-je, ici, maintenant, l'esprit assez libre



pour assurer ma sécurité? « *C'est quand tu veux Marie!* », me dit-il. Sur le point de donner mon impulsion, j'oublie alors mes réflexions et gonfle rapidement ma voile face au vent. J'essaie de corriger ma trajectoire mais perds quelques mètres et une fois alignée, je me trouve un peu basse pour accélérer. Je panique et dans l'hésitation je mets ma voile en frein. Ayant légèrement pris de la vitesse malgré moi, je décolle sans pouvoir m'arrêter. Je suis beaucoup trop basse pour passer la forêt qui se trouve devant moi. Atterrissage de secours inévitable! J'essaie de rester parallèle à la pente pour éviter le choc brutal. C'est à toute vitesse que je touche le sol dans un roulé-boulé qui me fait atterrir dans les ronces qui picotent. Ma voile et mes suspentes sont entremêlées à-travers les mûriers. Je regarde le ciel et écoute mon souffle court... A la radio,

c'est la voix de mes instructeurs qui me réveillent de mon état léthargique.

La peur fait partie intégrante de l'apprentissage. Elle est source d'inquiétudes parfois, mais elle est souvent motrice d'une énergie vitale. Car c'est cette même peur qui nous rappelle à la conscience et la prudence.

Ce jour-là, ma peur me disait, comme mon instructeur d'ailleurs: « *Marie... tu as l'esprit ailleurs, prend soin de toi et renonce à voler* ».

**Marie-Andrée
Gelin**

La peur fait partie de l'apprentissage. Si c'est Marie qui le dit...



D'abord inaccessible, le rêve est devenu accessible !

Il y a peu de temps encore, j'imaginai le parapente comme « inaccessible », plutôt réservé à des personnes téméraires, certainement un peu « folles » pour s'élancer ainsi dans les airs, recherchant des sensations fortes et un immense sentiment de liberté. Cependant, j'étais quand même curieuse de connaître quelles sensations procurait cet immense sentiment de liberté, sans jamais réellement penser à m'y lancer. J'imagine que d'avoir une personne dans la famille qui est instructeur de parapente, ça peut aider à faire ce premier pas.



LEPARAPENTE.CH

Bon allez, je me lance, je demande à François si je peux faire un biplace. Ça m'a bien plu, mais il faut dire que je n'étais pas tellement rassurée. Nous avons volé à Montmelon, le paysage était vraiment superbe. Euh... j'aimerais bien encore faire un autre biplace, et puis encore un autre... Donc trois biplaces plus tard, je me retrouve sur une terrasse avec trois collègues et le sujet du parapente arrive rapidement sur la table. Tous les trois, nous nous disons que nous pourrions peut-être essayer de faire une initiation, non ? Ça a l'air sympa, ça fait rêver et qu'est-ce que ça donne envie d'essayer... Donc au fil de la discussion, nous nous motivons tous les trois et oui, nous allons essayer de nous mettre au parapente ! C'est donc tout motivés que nous prenons contact le soir même avec François

afin d'éviter de revenir sur notre décision et de trop y réfléchir. Un stage d'initiation est libre lors des prochaines vacances d'automne.

Les vacances d'automne arrivent et cette fois pas question de se dégonfler pour l'apprentissage du gonflage... les notions de base, en pratique et en théorie, sont acquises, nous voilà donc partis pour faire notre premier vol... Euh mais, c'est vraiment aujourd'hui que nous allons nous retrouver en l'air ?? Je ne me sens guère capable de réaliser cela et pas assez téméraire en cette fin de semaine... Je préfère repousser l'échéance en me faisant un grand plaisir et en essayant de me sentir plus à l'aise... Une fois de plus... en biplace ! Tout se passe bien, et un peu plus en confiance, je me dis que le vrai premier vol, ça sera pour un tout prochain jour.

Une semaine plus tard, cette fois, nous y sommes ! C'est le grand jour, je me sens prête à décoller et comme on dit, je suis motivée au taquet.

Il fait beau et les conditions sont même très bonnes pour s'envoler. Direction Vicques... je suis contente car pour un premier vol, c'est un endroit idéal... mais j'ai quand même les jambes en coton et le cœur qui bat très vite voire très très vite... j'ai tout de même l'impression que je gère plus ou moins mon stress... du

Les échos des écoles

moins jusqu'à mon arrivée sur le décollage. Là, c'est une autre histoire... j'enfile mon casque, j'étales mon parapente, je démêle mes suspentes, je m'enfile dans ma sellette, je croche tout ce qui est accrochable, j'effectue mon MAVIE, et tout cela avec d'énormes montées d'adrénaline. Je sens mes mains qui sont toutes moites, un peu la même sensation que lorsque l'on doit passer un examen, je suis à la fois contente et à la fois ultra anxieuse, je crois bien que mon cœur va exploser tellement mes montées d'adrénaline sont puissantes sur ce décollage. Mais purée, qu'est-ce que je fais là ? J'aurais peut-être dû réfléchir à deux fois avant de me dire que j'allais commencer le parapente !! Non, non, non, allez, on respire un bon coup et on se concentre très fort.

Nico vérifie également mon matériel et nous faisons un test radio. Il me répète le plan de vol encore une fois. Bon cette fois, la direction du vent est parfaite, c'est le moment d'y aller. J'y suis à ce moment tant attendu. Je m'élance et je sens que je décolle... wahouuuuu... je n'imaginai pas une telle sensation, je n'arrive même pas à la décrire. Je reste très concentrée pour essayer de garder mon cap, et puis, il me semble que je ne pense à plus rien, mais je ne suis pas spécialement à l'aise pour ce premier voyage seule dans le ciel. Bien entendu, et comme nous avait



Julie Rais : premier vol à Vicques, ça c'est fait !

Tout le monde a reconnu... Boécourt !

prévenu François, je n'arrive pas à m'asseoir, je suis carrément raide comme un piquet, j'entends François à la radio qui me demande de lâcher les freins afin que je puisse m'asseoir ... quoi il me demande de lâcher mes freins ?? Cette option, je ne l'ai même pas essayée, j'étais carrément tétanisée, je me demande d'ailleurs si je n'ai pas retenu ma respiration durant une bonne partie du vol. « Lâcher mes freins », ça doit être la seule chose que j'ai entendue de la petite voix de la radio, le reste, je suis trop tétanisée et concentrée pour l'entendre. J'effectue donc mon 1^{er} vol debout et tout se passe très bien. Il est court ce premier vol, environ 3 minutes. Puis, c'est la phase

d'atterrissage, là, je ne rencontre pas de problème particulier.

Et voilà, mes deux pieds sont au sol... à ce moment-là, une énorme émotion m'envahit... j'ai carrément les larmes aux yeux, je suis tellement contente d'avoir réussi ! J'y suis arrivée !

Débriefing du vol avec François et il me félicite de ce premier vol. Je suis sur un nuage d'y être arrivée, j'ai de la peine à y croire, j'étais en l'air tout seule... Enfin pas vraiment toute seule, en compagnie de mes deux radios et de mon parapente. Un élan de surmotivation m'envahit rapidement ! Allez hop, nous remballons tout, et nous remontons au déco, je veux à nouveau voler !

C'était tellement bien et tellement inexplicable cette sensation ! J'ai actuellement une trentaine de vols inscrits dans mon carnet, et je peux dire qu'à chaque vol, je ressens une certaine émotion. Cette émotion peut être très positive, lorsque je suis très contente de moi et de la manière dont s'est déroulé le vol, ou cette émotion peut être négative et je me « remplis » rapidement d'un très grand sentiment de découragement car je ne suis pas satisfaite de ma prestation. Je dois avoir un côté un peu « maniaco-perfectionniste » qui m'handicape passablement pour apprendre de nouvelles choses. Mais le parapente, c'est également une école de la patience, et « la patience est une vertu qui s'acquiert avec de la patience » ... avec le parapente, je n'apprends donc pas uniquement un nouveau hobby !

Jusqu'à présent, le vol qui m'a procuré la plus grande émotion est le vol inscrit en n° 21 dans mon carnet de vol. En effet ce jour-là, les conditions étaient parfaites... mais ce qui était le plus parfait, c'est que j'ai « enroulé » mon premier thermique de ma jeune carrière de parapentiste. Et ce jour-là, il n'y avait pas n'importe qui comme invités dans les airs, il y avait ma sœur dans le même thermique ainsi que deux rapaces. C'était juste MAGNIFIQUE !! Pendant quelques minutes, j'ai pu apprécier ce moment magique et je me souviens d'ailleurs d'avoir dit tout fort : « Oh purée, c'est juste trop génial » !

J'en redemande encore des moments pareils, ils sont peut-être tout simples, mais c'est juste génial cette immense sensation de liberté ! Cette fois, je comprends donc mieux ces personnes un peu « folles » qui s'élancent dans les airs, recherchant des sensations fortes et un immense sentiment de liberté ; elles ne sont finalement pas si folles que cela !

Après cette pause hivernale qui s'achève gentiment, je me réjouis de recommencer une nouvelle saison d'apprentissage.

J'espère que les conditions seront favorables à de nombreux magnifiques vols et que mes sensations 2013 seront toutes très enrichissantes.

Julie Rais

Retour sur le plancher des vaches pour Julie : c'est maintenant l'heure de l'analyse du vol...

Damien Rossé surfe entre vagues et nuages!

Les échos
des écoles

Vols hivernaux : ça se mérite...



De quoi parle-t-on ? Damien Rossé est élève à l'école Pilot, de Moutier. Il a volé tout l'hiver alors que d'autres parapentistes avaient les pieds bien au chaud. Il est donc fin prêt à passer son brevet et à tutoyer ainsi les nuages. Avant de connaître l'adrénaline des airs, Damien a beaucoup navigué sur son propre voilier en mer Méditerranée.

J'ai une grande passion, dévorante depuis plusieurs décennies, soit depuis ma plus tendre enfance. J'aime en effet la voile que je pratique depuis 30 ans. Faites le simple calcul : j'ai actuellement 33 ans. J'ai grandi dans un environnement de marins puisque j'ai réalisé mes premières navigations, tout gosse, avec mes parents. Aujourd'hui, c'est avec mon épouse et nos deux enfants de 8 et 6 ans que nous partons chaque année naviguer en mer Méditerranée sur notre voilier. Et je suis fier de pouvoir dire que j'ai construit ce voilier moi-même, ce qui a nécessité la bagatelle de 5000 heures de boulot, c'est-à-dire plus de 600 jours complets à raison de 8 heures quotidiennement.

Ça, c'est pour ma grande passion. Quand je ne suis pas en mer, j'investis mon énergie à faire tourner ma micro entreprise de menuiserie. Je travaille en effet tout seul, ce qui

me laisse forcément beaucoup de possibilités dans l'organisation de mon emploi du temps. Mais il me manquait un petit truc pour « m'évader » et sortir ainsi du train-train quotidien. Que faire dès lors pour y parvenir, me suis-je demandé.

A force de les voir passer au-dessus de ma tête à effectuer de superbes figures, j'ai décidé, en 2012, de m'inscrire aux cours de parapente à l'école Pilot, tout ça après une bonne période d'intenses réflexions. Nous avons attendu la tenue du Graitricks pour commencer la formation proprement dite.

Direction la pente école pour trois à quatre séances d'initiation. Je dois bien avouer que l'exercice est usant, d'autant plus que je ne suis pas un grand sportif. Ceux qui sont passés par cet exercice obligatoire savent pertinemment qu'il faut avoir un



PILOT-PARA.ch
ÉCOLE DE PAPARENTE

gros moteur en pente école. Et ce n'est pas mon cas... !!!

Quelle finesse

Exercice certes difficile, mais ô combien très intéressant pour moi puisque je n'avais jamais eu un parapente entre les mains auparavant. J'ai été principalement surpris par la finesse du matériel et aussi la précision. En ce qui me concerne, j'ai davantage l'habitude de manœuvrer des voiles de 350 g/m² et des cordages de 16 millimètres.

Toni et Léo m'ont tout de suite qualifié de bourrin. Ils n'avaient probablement pas tort, mais voilà, c'était les débuts pour moi. Après ma quatrième séance de pente école, j'ai eu droit à mon baptême de l'air. J'étais tout excité à l'idée de me prendre pour un oiseau. Au menu : un vol en biplace avec Toni depuis le Graitery.

Je le dis sans détour : l'expérience a été incroyable pour moi avec le plein de sensations. L'impression du vide tout d'abord et aussi le pilotage de Toni qui m'a offert quelques wings décoiffants..., même avec un casque. J'ai vite compris que ce truc me plairait !

Et puis ce fut le grand jour, mes



Bon vol !

premiers vols à Vicques. Seul aux commandes de mon engin volant ! Là aussi, ce fut une étape importante. Tout s'est ensuite enchaîné rapidement avec un premier vol au Graitery, le vol que tout élève rêve de réaliser un jour. C'est même un mythe, tant la montagne est fascinante. Pour ce premier vol au Graitery, j'ai bénéficié d'excellentes conditions d'automne. C'était octobre dernier et la météo était super calme. Grâce au contact radio avec Toni et Léo, le vol s'est très bien déroulé.

Les vols s'enchaînent

Et les vols se sont enchaînés, comme ça, avec plus ou moins deux vols par semaine. Les températures très clémentes de l'automne passé nous

ont permis de faire de beaux vols depuis Montmelon, Boécourt, Tavannes et aussi à la Montagne de Moutier. Pour la petite histoire, c'est d'ailleurs là que j'ai loupé un décollage. Et pan, dans l'arbre !!! Avec les copains, il nous a fallu trente minutes pour sortir ma voile des arbres.

L'automne a cédé sa place à la saison hivernale. La neige s'est gentiment installée sur les hauteurs, ce qui ne nous a pas empêchés de voler et de poursuivre ainsi notre formation. Il y avait parfois 60 centimètres au décollage et des températures de moins 10 degrés. Malgré ces conditions, l'école Pilot est toujours là pour faire voler ses élèves, parfois en petit comité, deux ou trois élèves, mais tous motivés !!! C'est ça le plus important, même si parfois l'Auberge du Graitery et son vin chaud nous tendaient les bras...

En attendant l'examen

Voilà, maintenant, j'ai une quarantaine de vols à mon actif. La théorie, ça c'est fait ! Je n'attends que le jour de l'examen pratique pour finaliser cet apprentissage.

Après ? J'ai déjà quelques projets. Je me vois bien tenter ma chance en biplace, histoire de pouvoir partager ces folles émotions avec mes proches. Maintenant que les jours s'annoncent enfin meilleurs, les thermiques m'appellent déjà.

Damien Rossé

Graitery dans le brouillard : on y va ???



Du sautilllement d'un oisillon... à la liberté...

Les échos
des écoles

De quoi parle-t-on ? Alors que le delta a la réputation d'être un sport un peu fou et difficile physiquement, quelques représentantes du sexe féminin se lancent malgré tout dans la conquête de Léonard de Vinci : voler comme un oiseau... Une élève deltiste depuis l'automne dernier nous conte ses premiers pas au club ledeltaplane.ch. C'est le récit passionnant de Samantha Wagner.



« Hey, tu as vu, ils organisent une sorte de simulateur de delta juste à côté de chez toi ! », me lança un ami qui surfait sur le net. L'école équilibre.ch organisait une journée d'initiation. C'est pas très cher, et ça a l'air amusant. Trois clics, cinq minutes de vélo et quelques jours plus tard, je me retrouvais suspendue par une corde au-dessus d'un camion lancé à 30km/h sur une route de campagne. C'est donc ça, du « simulateur-delta ». L'idée paraissait complètement délurée, tout droit sortie d'un passé de conquistador des airs. Ça tombe bien, les sensations nouvelles, j'adore !

C'était le 8 juin dernier. Nous étions cinq : trois hommes, François Jeanneret (dit Janot), et moi. Dès mon arrivée, on me prévient : « Ce n'est pas facile tu sais, on veut dire physiquement. Souvent les femmes préfèrent le parapente, c'est plus facile à apprendre et à transporter. » Certes, mais j'aime les défis. Et je viens seulement pour une journée, je ne vais pas faire mon brevet non plus ! De toute façon, je n'aurais pas le temps... Mais ça, c'était sans compter le virus deltiste qui envahit quiconque ose se coucher sous ce tissu triangulaire...



Samantha tout sourire avant les efforts...

On charge la bête, direction une route de campagne peu fréquentée. Arrivés sur place, Janot nous montre comment monter ce puzzle. Presque un jeu d'enfant, qu'on se dit. Mais le pire est à venir. Se tenir debout sur un camion en marche, ce n'est déjà pas facile. Ajoutez-y un bras de levier instable de quelques dizaines de kilos qui n'a qu'une envie, vous jetez à terre, et ça s'appelle un « simulateur-delta ». On installe le deltaplane sur le camion, et l'un après l'autre nous grimpons pour quinze secondes de bonheur brut, volcanique. Janot nous sécurise et nous explique les bases du pilotage. Petit à petit, on commence à sentir les finesses du deltaplane. La sensation est indescriptible. Un sourire béat se forme sur le visage de chacun de nous, entrecoupés parfois de quelques frayeurs, contrôlées bien sûr !

C'est ainsi que deux mois plus tard je me retrouvai à planifier ma formation. L'été étant passé, les pentes écoles débutèrent. Janot me mit en contact avec l'école ledeltaplane.ch pour la suite. Quelques coups de téléphones, l'agenda en main, on prévoit un week-end de pente école. Rendez-vous à la gare de Delémont, 9h20. « Cherche un gros bus avec des deltaplanes dessus, tu devrais pas nous rater ! » Sortie du train, j'aperçois une camionnette bleu marine qui semble avoir vécu des sorties et des bonheurs en tout genre. Un logo jaune à l'effigie de l'école attire immédiatement mon regard. C'est celle-là. Ça y est, plus possible de faire demi-tour.

Dans la voiture, Nicolas Tatti, le moniteur, m'explique qu'il ne pensait pas prendre de nouveaux élèves cette année. « Enfin, on va déjà faire cette



Un harnais qui ressemble presque à un tablier.

journalée, puis on verra. » C'est que nous ne sommes pas très nombreux encore. Deux, peut-être trois. Nous nous dirigeons au fin fond de la vallée Jurassienne, à Vicques. Devant moi se dévoile sous le brouillard matinal un champ rempli de bovidés ; ils ont l'air plutôt docile. « *On va pas faire du delta là au-milieu si ?* » - je demande. « *Si, si, tu verras, elles sont gentilles les copines, et elles ont l'habitude !* » On va donc apprendre le delta en compagnie d'une dizaine de vaches, je souris déjà. On décharge les engins, et délicatement, on ouvre la fermeture éclair de la fourre qui les emprisonne. Je découvre une magnifique aile d'école blanche de la marque Condor. Nicolas nous explique avec passion l'importance du montage, mais on a du mal à se concentrer, on se voit déjà voler comme les aigles. Patience, ça viendra. Mais d'ici au premier grand vol, il y aura beaucoup de pente-écoles, de muscles, de nerfs, de rires, de gamelles et de petites réussites aussi. Après avoir enfilé un harnais, on grimpe dans un champ légèrement incliné, on contrôle le montage de la voile, et on observe. Nico se glisse dans le triangle métallique servant à porter le delta, et cours, vite, toujours plus vite. « *Vous devez courir comme si votre vie en dépendait. Votre but, c'est de voler, et pour ça, il va falloir utiliser toute la puissance de vos jambes* ». Chef, oui chef. Tout enthousiastes, on se glisse chacun notre tour dans ce qui nous élèvera dans les airs pour nos premiers sauts de puces, ici même...

On a couru toute la matinée : de haut en bas pour sentir le deltaplane s'élever dans l'air, et de bas en haut parce qu'on voulait très vite recommencer. Mais rapidement, l'engouement du début laissa place à la fatigue de la fin de matinée : il est temps de plier et d'aller se remplir la panse, direction l'école à Courfaivre. On pique de quoi griller au magasin du coin et on rejoint toute une équipe de bons vivants. Tout de suite, on se sent en famille. Chacun se fait gentiment une place autour de la table. On prépare les vols de l'après-midi. Nicolas appelle les balises et nous dévoile son pronostic. Cet après-midi, on volera à Raimeux.

Enfin, quand on dit « on », il dit les élèves de l'année passée et ceux déjà brevetés ; parce que nous petits oisillons, les ailes ont à peine commencé à nous pousser, elles ne tiendraient pas le choc. Mais je volerai tout de même aujourd'hui, en biplace avec Nico. C'est une étape importante de la formation, sinon comment savoir si on aime vraiment voler ?

L'aile que nous montons est bien plus grande que celle que nous utilisons ce matin, et bien plus lourde. Pour rigoler, j'essaie de la soulever. Impossible. Je la décolle du sol de quelques centimètres à peine, en me demandant comment on va y arriver. Très vite, je serai rassurée par un moniteur sur-expérimenté qui l'empoigna comme de rien, avant de la reposer. On révisa une dernière fois le montage en dix points, et le MAVIE tant connu du vol libre. « *Montage, Accrochage, Vent, Incidence, Espace libre.* », je me répète. Quelques pas d'échauffement, on fait un essai de course en binôme et on s'accroche sous l'aile, destination : la liberté. On laisse les parapentes s'envoler, puis ce sera notre tour. Nico me fait remarquer qu'il suffit d'observer la nature pour savoir si la situation est favorable au décollage : l'herbe, le mouvement des arbres, les oiseaux dans le ciel, les nuages... Tout ceci nous donne des indications précieuses sur l'entité mystérieuse et invisible qu'est l'atmosphère.

On décide d'y aller, et on enchaîne des enjambées toujours plus grandes, plus vite, plus fort. Mon estomac se serre, mes battements de cœur s'accroissent. Je sens que l'aile nous porte, on s'élève au-dessus des sapins... J'ai du mal à y croire, on vole ! Le bruit du variomètre se mêle au frissonnement du vent sur nos visages. Bip bip bip... C'est donc ça, le bonheur. On longe les arbres quelques

minutes avant de se poser, presque délicatement, dans un champ un peu plus bas. J'observe les autres élèves voler en solo. Ce doit être merveilleux, je me dis. On plie bagage et je rentre, la tête pleine de sensations extraordinaires.

Les week-ends passèrent, les pente-écoles s'enchaînèrent mais sans se ressembler. Plusieurs autres élèves sont venus me rejoindre dans la conquête des cieux ; de quoi motiver l'école à bien vouloir former un nouveau groupe d'oisillons cette année. Après une poignée de matinées, on découvrit un autre « spot » : plus grand, plus vaste, avec vue sur Delémont. Le rêve... Gentiment, nos sauts de puces se transformèrent en petits vols. Mais l'hiver nous rattrapa gentiment, et l'étape du grand vol commença à presser : c'est qu'au printemps, on ne court plus dans les champs ! Certains s'élanceront lors d'une des dernières après-midis de pente-école. Pour les autres, ce sera peut-être dans quelques mois, histoire d'acquiescer plus de feeling sur quelques pente-écoles encore. Vivement que la neige s'en aille... On profitera peut-être pour jeter un œil à la théorie.

Au final, le deltaplane ? Pour dire vrai, je n'avais jamais imaginé en pratiquer un jour. Et pourtant, me voilà inscrite à l'examen théorique. Ce ne sera pas facile, et je sais que je suerai toute l'eau de mon corps avant d'obtenir mon brevet. Mais je ne suis pas pressée. C'est quelque chose qu'on apprend aussi en deltaplane : la patience, savoir attendre que la nature veuille bien nous mener au septième ciel. Et en attendant, qui prend une bière ? Santé les amis !

Samantha Wagner

Tout sourire, prête au décollage...



Et si on essayait autre chose pas très loin de chez nous ? !

Les échos des autres décors



35

Hasenmatt : un déco sud et un panorama juste incroyable.

Graber

Bise : tout le monde à Boécourt. Ouest : Montmelon. Sud : Combe aux Geais. Nord : Raimeux, Graiterie ou Courfaivre. Les parapentistes de la région connaissent bien leurs sites et ont leurs habitudes. On vous proposera régulièrement dans La Plume de découvrir des sites pas trop loin de chez nous, mais un peu différents. Changer de temps en temps : pourquoi pas ?

La Hasenmatt

Deux secondes d'imagination. Devant vous, tout le plateau suisse qui se

pavane. L'Aar qui serpente dans la plaine et la ville de Soleure toute proche. On distingue parfaitement sa majestueuse cathédrale. Dans le fond, les Alpes, superbement dessinées, le connaisseur peut sans aucun problème énumérer tous les sommets de la chaîne. Bref, un décor de carte postale.

Le déco

La Hasenmatt, c'est un déco orienté sud. Il surplombe le plateau. C'est le plus haut point de la chaîne jurassienne entre Tavannes et Soleure. Son altitude : 1445 mètres. L'atterrissage, lui, se fait sur le plateau. Selzach, par exemple se trouve pile poil en face du déco. En plus du paysage, le site permet un long vol, même en cas de plouf. Dénivelé jusque en bas : plus de 800

mètres. Le déco est plutôt facile. On pose sa voile à quelques mètres de la croix qui marque le sommet. La pente est douce, la prairie dégagée, seuls quelques petits bosquets pourront vous obliger à piloter un peu sur les premiers mètres.

Le vol

Dès les premiers arbres franchis, on surplombe une forêt bien raide. Soaring tout à fait possible au-dessus des arbres. Rapidement, sur la gauche, on observe une paroi rocheuse. Evidemment les thermiques sont là plus puissants. Bref, il y a de quoi tenir un bon moment et se faire plaisir. Attention toutefois en cas de vent fort annoncé, il sera encore plus puissant sur place. L'endroit est bien assez sympa sans vent météo sans devoir se lancer

dans des conditions extrêmes. Si vous avez de la chance ou êtes le plus malin, vous pourrez longer la première crête jurassienne pendant des heures. Attention toutefois direction Biemme, l'aéroport de Granges n'est pas très loin.

L'atterrissage

Pas mal de champs et autres chemins. Pas de souci particulier si ce n'est les traditionnelles lignes électriques. Et autres obstacles. Mais il y a bien assez de place pour les éviter.

L'accès

Un décor pareil, hélas ça se mérite. Pour rejoindre le déco, il faut monter au restaurant de la Binz, soit par Court, soit par Gännsbrunnen. Arrivé, sur place on bifurque direction la crête et on suit pendant un bon quart d'heure. Il faudra ensuite laisser sa voiture au seul restaurant que vous rencontrerez. C'est là qu'il faudra faire un petit effort. Un quart d'heure de marche sur un sentier. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que c'est un sacré béquet ! Pour le retour, deux solutions. Une voiture en bas qui permettra de remonter au restaurant ou alors le train qui vous ramènera à Gännsbrunnen. Bref, accès pas évident mais vol inoubliable.

Charmey

Dominer les Préalpes fribourgeoises,



Le charme de Charmey.

Le déco de Charmey.



le Moléson en fond de décor. Un lac bleu azur sous les pieds et des crêtes, plein de crêts à des hauteurs différentes et dans tous les axes. Et en fin de journée, des bains thermaux pour se ressourcer... Bienvenue à Charmey !

Le déco

Situé à 1600 mètres d'altitude, le déco se trouve juste à droite de l'arrivée de la télécabine. Le petit pré herbeux, peu pentu sur le haut et plus raide après quelques mètres, est facile. Pour le vent, il faut de l'ouest ou du sud-ouest. Une balise permet de se renseigner avant. Depuis le déco, la vue est splendide et permet déjà de se dire que le vol sera sympa. Dénivelé jusqu'à Charmey : 800 mètres, de quoi être sûr de se faire plaisir.

Le vol

Les possibilités sont infinies. Tout droit c'est Charmey, mais avant d'arriver au-dessus des habitations, des crêtes qui se rejoignent, une petite vallée. Bref de quoi là aussi trouver des pompes qui permettent assez vite de reprendre de l'altitude et de faire durer le vol. A droite, d'autres crêtes, ascenseurs idéaux, qui vous permettront peut-être d'atteindre les flancs de montagnes plus importantes. Là, c'est bip bip bip assuré. Attention à ne pas partir à gauche par contre, vous serez vite au-dessus d'une petite vallée encaissée et ça va secouer, avec peu de chance de retrouver votre chemin initial.

L'atterrissage

Facile, il se trouve à côté du départ de la télécabine. Manche à air et tutti quanti. Aucun souci particulier si ce n'est une légère pente descendante si vous êtes trop long.

L'accès

Comptez deux heures de route depuis le Jura. Autoroute via Berne, Fribourg, puis sortie Gruyère. Par contre, une fois sur place, la télécabine est idéale. Déco juste à côté de l'arrivée, idem pour l'atterrissage, de quoi s'amuser toute la journée et ne pas s'en vouloir à mort si on a fait un plouf. Il y a qu'à remonter !! Bon vol !

La Plume baladeuse

« Whatsapp », la révolution Parapentature !

Vite fait,
bien fait !

Prenons l'exemple d'un parapentiste de la région. On est samedi, il fait beau, le vent est parfait. Evidemment, l'envie de voler prend notre Monsieur X aux tripes. Seul problème : pas de voiture à disposition et aucun de ses camarades de jeu habituel n'est disponible. Que faire ? Se retourner dans son lit et entamer une grasse matinée ? Et non... grâce à l'initiative de Damien Charmillot, pilote émérite et moniteur d'auto-école talentueux, les parapentistes et deltistes les plus assidus de la région peuvent aujourd'hui être en réseau.

Damien, les nouvelles technologies, ça le connaît. Alors, quand il s'est rendu compte que l'application « whatsapp » permettait d'envoyer des messages gratos ou presque, et que l'on pouvait créer des groupes à l'intérieur desquels tous les membres recevaient chaque message, il s'est dit « jackpot » !

Terminé les 20 téléphones pour savoir qui va voler, vers quel déco on s'oriente, ou encore qui a une voiture. Un simple message genre « *des motivés pour s'envoyer en l'air ?* », c'est potentiellement une bonne vingtaine de personnes qui peuvent répondre. L'idéal aussi pour remplir les voitures et ne pas remonter au déco à vide. Damien, le moniteur d'auto-école, participe donc à la lutte contre le réchauffement de la planète. Il sait surtout qu'une voiture pleine coûte moins cher qu'une caisse vide. Enfin dans son cas, ça peut même lui rapporter. Et si on vous expliquait comment ça marche ? Que les fans de nouvelles technologies nous pardonnent, on va reprendre étape par étape pour ceux qui ne touchent pas le puck.

Tout d'abord, il faut télécharger l'application « whatsapp ». Que les fans de Samsung ou d'Iphone se rassurent, pas de discrimination, elle est disponible dans toutes les marques pour autant que vous ayez un téléphone qui ne date pas du siècle dernier. Cette application permet d'envoyer des sms via un réseau WIFI ou 3G. Techniquement on s'en fout, mais le résultat c'est que ces messages sont gratos en cas de WIFI et ne coûtent presque rien en 3G.

Ensuite, il faut prendre contact avec Damien le big boss. Il va alors rajouter votre numéro dans le groupe intitulé parapentature. Et c'est là que le miracle se produit : chaque fois que vous enverrez un message au groupe, chaque membre le recevra. En plus, aucune restriction que



tu sois du Jura, du Jura bernois, ou de Bümpliz derrière la lune, que tu sois parapentiste ou deltiste, que tu sois blonde ou brune, tu es le ou la bienvenu(e).

Le système fonctionne bien et a déjà connu quelques belles réussites : un vol de nuit organisé à l'arrache, une sortie en Valais, des types en vacances qui veulent nous narguer avec des photos (oui, on peut aussi en poster pour le groupe), bref la vie des parapentistes de la région.

Le groupe n'a que 30 places et il y a déjà du monde. Alors les plus motivés d'entre vous sont attendus chez le big boss. Ah oui, son numéro: 079/209 31 59. A noter également qu'un groupe spécial deltiste a aussi été créé. Il est l'œuvre de Nicolas Tatti, grand manitou de l'école ledeltaplane.ch. Pour les adeptes du delta, n'hésitez donc pas à prendre contact avec Nico, au 079/342 11 04.

La Plume

Un voyage exaltant au bout des Caraïbes

La carte
postale

Notre beau bateau tout neuf !



De quoi parle-t-on ? On ne fait pas que du parapente au Club de Vol Libre Jura, n'est-ce pas Olivier Moser et Raphaël Seuret ? Ils sont tous passionnés de voile dans les eaux turquoises des Caraïbes. Ils nous font vivre leur dernière expédition avec leur voilier loué pour l'occasion en compagnie d'autres moussaillons.

Et voilà c't'équipe qui repart en voilier ! Après avoir découvert l'archipel des îles Eoliennes au nord de la Sicile en 2011, nous mettons le cap cette fois-ci sur les petites Antilles aux Caraïbes pour deux semaines de navigation. L'équipage se compose comme suit : Raphaël Seuret en qualité de skipper ; Raphaël Rigoli, Adrien Theurillat, Simon Savoy, Léonie Theubet et Olivier Moser comme moussaillons.

Nous laissons de côté le mauvais temps de novembre et décollons de Bâle-Mulhouse le samedi 24 novembre 2012. Après un trajet de 12 heures d'avion, nous nous posons à Fort-de-France, en Martinique. Premier choc en sortant de l'avion : la température est de 29 degrés !

Juste le temps de prendre un taxi et nous voilà sur notre beau voilier tout neuf (Sun Odyssey 42DS de 14 mètres).

On passe les deux premiers jours à faire les achats avec nos six caddies remplis à ras bord et avec un ticket caisse d'une longueur de deux mètres, les rangements sur notre yacht bien spacieux avec nos trois cabines doubles, l'inventaire complet du voilier, ainsi que la planification

en détails de notre itinéraire de croisière.

Nous en avons aussi profité pour louer du matériel de plongée et faire deux plongées avec le club pour la prise en mains de notre équipement : baptême pour certains et une confirmation de brevet pour d'autres.

Enfin, nous hissons le drapeau jurrurrurrasssien (le Fribourgeois du groupe proteste...) et commençons de voguer sur les eaux des Caraïbes. Notre périple nous fera faire le tour des petites Antilles à la découverte des îles suivantes : Martinique -> Sainte-Lucie -> Cariacou -> Petite Martinique -> Union Island -> Tobago Cays -> Mayreau -> Bequia -> Martinique.

Le pavillon rouge et blanc est hissé !



Les visites sur les îles

La première île que nous visitons est située le plus au sud des Antilles, « Grenade ». On y parle l'anglais et le créole. La location d'un taxi pour la journée a été la meilleure idée pour partir à la découverte de cette île, et bien entendu comme à nos habitudes, nous marchandons le prix.

Un décor paradisiaque dans les Tobago Cays.



Un chauffeur très sympathique nous fait faire le tour de l'île en passant par des paysages de forêt tropicale et de vieux volcans. Nous faisons la visite d'une fabrique de fèves de cacao (délicieux tout de même de pouvoir goûter au produit brut) et une distillerie de rhum blanc agricole. Cette dernière nous réchauffe l'estomac puisque leur rhum est tiré à 75 degrés, mais son goût reste tout de même très bon !

Notre croisière nous amène dans les Tobago Cays, groupement d'îles situées au sud de Saint-Vincent : îles typiques des Caraïbes. Sable blanc, cocotiers et hôtel de riches !

Nous avons la chance de nous déplacer avec notre voilier, ce qui nous permet de trouver des petites criques isolées pour pratiquer quelques plongées dans des eaux transparentes et un décor paradisiaque.

Sur le chemin du retour nous faisons une halte sur une île au sud de Saint-Vincent : Bequia avec comme capitale Port Elisabeth. Cette île fut connue surtout en raison de la pêche à la baleine qui s'y pratiquait. Nous profitons de visiter une réserve qui s'occupe de protéger et de sauvegarder les tortues de mer. Une personne de 75 ans est responsable

de cette organisation qui élève des tortues depuis leur naissance jusqu'à l'âge de 5 ans pour les remettre ensuite en liberté dans l'océan.

Chaud, chaud et chaud !

Ben... chaud... 28 degrés la nuit et 30 degrés le jour avec une température de l'eau constante à 26 degrés. A cette période, il pleut encore une fois par jour environ 10 minutes, le temps de nous rafraîchir un petit peu. On a choisi le début de saison, juste après celle des pluies, pour prendre une certaine marge avec la

période des ouragans. Pour ce qui est du vent, nous avons été balayés par les alizés durant les deux semaines de navigation. Sa direction était tendance ouest avec une force d'environ 15 à 20 nœuds : idéal pour la navigation aux allures de travers !

Côté administratif

Nous avons traversé cinq pays différents : pour la France, l'île de la Martinique et les quatre archipels d'îles indépendantes avec St-Lucie, St-Vincent, les Iles Grenadines et

Grenade. Après avoir accosté avec notre voilier dans un de ces lieux, il était obligatoire de s'annoncer à la douane ainsi qu'à l'immigration afin de remplir la paperasse habituelle : liste d'équipage et demandes de visas. Cela peut prendre quelques fois plus d'une heure pour écrire à la main tous les formulaires en dix exemplaires. Résultat des courses : environ 20 francs par personne pour un joli tampon dans notre passeport. C'est la seule entrée d'argent pour ces pays qui profitent de renflouer un peu leurs caisses avec les touristes.

Coucher de soleil sur Sandy Island aux abords de Carricou.



Toute l'équipe à l'heure de l'apéro sur Morpion Island.



Les navigations de nuit

Nous sommes au niveau de l'équateur, donc le soleil se lève et se couche à 6 heures. Les navigations de nuit sont très utiles pour faire de la distance et gagner du temps. Tout est organisé par notre gentil skipper : deux personnes sont sur le pont à tour de rôle pour barrer le voilier pour des quarts de trois heures.

Facile pour le skipper, car en fait, selon son planning, il ne fait que dormir... en réalité je crois que, vu les conditions de navigation, des vagues jusqu'à trois mètres avec un vent de 20-25 nœuds, il était quasiment tout le temps réveillé pour contrôler le bon fonctionnement du voilier. Mais force est de constater, heureusement, que tout allait bien et que l'équipage tenait bien la barre !

Après nos quarts de trois heures, on se repose en cabine. Oui, « repose » car il est difficile de dormir quand le bateau surfe dans les vagues et penche à plus de 45 degrés ! Nous avons effectué deux navigations de nuit : une à l'aller pour descendre jusqu'à Grenade et une autre au retour pour la traversée sur la Martinique. Nous avons croisé quelques timides dauphins entre les îles, des poissons volants et avons aperçu une énorme tortue de mer. Comme dit auparavant, nous avons loué deux équipements complets de

plongée en Martinique pour les deux semaines. Nous nous lançons à l'eau dès que possible à chaque mouillage et un décor magnifique nous attend à nos pieds : des coraux et des poissons de toutes les couleurs et de toutes les formes.

Le remplissage des bouteilles se faisait dès que nous mettions pied à terre. Nous trouvions toujours quelqu'un avec un compresseur et, pour quelques dollars, il était d'accord de nous rendre ce service. Par contre, il était judicieux de surveiller le remplissage de nos bonbonnes et la prise d'air du compresseur pour que nos poumons n'aient pas de mauvaises surprises une fois sous l'eau.

Les dîners et soupers

Avec plusieurs dizaines de kilos de nourriture dans les cales, on s'est régalé du matin au soir. La Léo avait élaboré plus d'une quinzaine de recettes différentes avec quelques spécialités antillaises. Tout le monde mettait la main à la pâte pour les préparations des repas suivant un petit planning. Nous avons essayé la pêche mais cela n'était pas très concluant, alors on a acheté le poisson au pêcheur du coin.

Les repas étaient très variés, mais le poulet pré-emballé n'était pas une bonne expérience. Il a fini aux requins et franchement vu la couleur,

je pense qu'ils n'y ont pas touché. Sinon l'équipement pour la cuisine était juste parfait : un frigo avec congélateur qui fonctionnait parfaitement grâce à nos panneaux solaires, une cuisinière et four à gaz, ainsi que de l'eau chaude bien agréable pour faire la vaisselle.

La vie à bord

Cinq gars et une fille! « La pauvre », diront certains, mais non... que du plaisir! Tout s'est très bien passé et, en plus, on est revenu les six entiers ! La vie à bord s'est très bien déroulée et à tour de rôle les responsabilités changeaient à un rythme quotidien : deux personnes pour la cuisine, deux pour la navigation, une pour prendre le bulletin météo et... le skipper qui lui avait cette dure responsabilité pendant ces deux semaines de vacances!

Au niveau de l'équipement du voilier, rien ne manquait. On a eu surtout de la chance d'avoir un bateau avec des panneaux solaires à l'arrière, ce qui nous a permis d'avoir une alimentation électrique autonome durant toute la période de notre croisière. Nous consommons tout de même pas mal de courant pour les instruments de navigation, GPS, VHF, pilote automatique, feux de croisière, musique et surtout avec notre frigo pour avoir l'apéro au frais.

Le retour

Toutes bonnes choses ont malheureusement une fin! Nous rendons le voilier le samedi matin, ce qui nous laisse la journée pour visiter Saint-Anne en Martinique. On décolle le soir de Fort de France pour Paris et changement d'avion pour Bâle-Mulhouse. On pose les pieds dans le froid et la neige le dimanche après-midi.

Des vacances inoubliables et des souvenirs pleins la tête. Nous espérons vous en avoir fait profiter un peu...

Olivier Moser & Raphaël Seuret

Tannmatt ou quand Toni est échec et mat!

Les mésaventures
des décos

Toni Schneeberger est encore tout remonté. Et pour cause. Début mars, il s'est vu, en compagnie d'autres pilotes, refuser l'accès au site de décollage de Tannmatt. L'instructeur d'une autre école (cela ne concerne pas les écoles jurassiennes, rassurez-vous...), présent sur place, lui a signifié que SON école avait passé un accord avec le propriétaire du terrain et que seuls ses élèves avaient le droit de décoller depuis cet endroit. Une situation qui pose des questions.



Vendredi 1^{er} mars 2013. C'est le jour de l'indépendance neuchâteloise. Comme de coutume, nos voisins de la République en profitent généralement pour aller skier. Trois jours à bouffer (on n'a pas dit sniffer...!!!) de la poudre aux Crossets - un bien beau week-end prolongé -, franchement, y a pas à hésiter ! Chez nous, on travaille. Les plus chanceux auront peut-être pu rattraper quelques heures supplémentaires, dans l'espoir d'aller voler. Ce n'est finalement pas idiot, même s'il fait encore un froid de canard dans nos contrées, donc forcément aussi en altitude. Voler dans ces conditions, c'est l'affaire de mordus. Ouais, faut avoir des couilles et surtout un équipement adéquat. Pas l'aile, mais plutôt le plumage hivernal.

Vendredi 1^{er} mars donc, la météo dans notre région est, disons, du genre classique à cette période de l'année. Le brouillard s'est installé depuis plusieurs jours et le vent nous vient de l'est. Normal, non ? Que faire ? Boécourt ? Impossible, vu la grosse peuffe dans la vallée de Delémont ? Boire une bière ? Non ! Il existe une autre solution que peu connaissent... Tannmatt ! Quoi, c'est où ? Sur la montagne, pardi ! Exposé sud/est. Bref, l'idéal en ce jour.

Ils sont quatre : Toni Schneeberger le grand chef de l'expédition, Léo Boegli l'assistant-chef, l'élève Damien Rossé et le tout frais breveté Jonathan Jolidon. Quatre à vouloir tenter l'expérience et à se dire qu'ils n'ont pas pris congé pour rien. La petite caravane (ou plutôt le bus de l'école PILOT) s'ébranle : cap Tannmatt. Il faut y aller là-haut... Comme d'habitude, c'est Toni qui est au volant. Il est loin de penser que l'après-midi ne se terminerait pas comme il l'entendait au départ. On va le citer : « Quand

nous sommes enfin arrivés sur place, il y avait un autre bus, celui de l'école FlugschuleJura, de Matzendorf. » Pour ceux qui ont encore quelques lacunes en géographie régionale, c'est entre Moutier et Balsthal. Une école qui, selon les informations de La Plume, compte une petite centaine d'élèves. Donc une grosse école !!!

Toni Schneeberger poursuit la conversation : « *Nous étions là entre potes. Nous avions juste envie de faire un petit vol. Celui qui conduisait le bus nous a dit sur un ton très ferme que nous n'avions pas le droit d'aller voler à Tannmatt. »* Toni Schneeberger nous explique que le propriétaire du terrain (vu les délais, La Plume n'a pas réussi à savoir qui c'était) avait un arrangement avec l'école et que seuls les élèves de ladite école avaient le droit de poser leurs « torchons » à cet endroit pour s'envoyer en l'air. Intrigant, franchement de quoi se poser des questions. Toujours Toni Schneeberger, que La Plume a rencontré à Moutier : « *Il m'a expliqué (c'est-à-dire l'instructeur de l'école) que la route d'accès au site était fermée. Je lui ai alors demandé s'il était possible d'embarquer dans son bus. Il m'a répondu que cela n'était possible, puisque son véhicule était plein. »* Pour l'éthique qui nous concerne tous, La Plume ne révélera pas son nom, mais elle sait de qui il s'agit. Toni Schneeberger est amer de cette expérience : « *Je n'arrive toujours pas à comprendre pourquoi nous n'avons pas été autorisés à nous rendre sur le site de décollage. »*

Incident malheureux ? Assurément ! Un incident qui pose passablement de questions ! D'un point de vue légal, une école possède-t-elle tous les arguments juridiques nécessaires pour s'approprier les droits sur un site de décollage ? La Plume n'étant pas spécialiste, elle laissera planer le doute. Toni Schneeberger évoque une piste pour répondre à la question ou, pour le moins, mettre fin à un



éventuel contentieux : *« Je sais très bien que nous devons respecter certaines règles sur les sites de décollage que nous fréquentons. Mais le plus important, à mon sens, c'est que tout le monde soit au courant des exceptions. Il s'agit de clarifier en premier lieu ce que chaque adepte de vol libre doit respecter. Je vais prendre un exemple pour mieux comprendre. Sur le décollage de Court, le grand tétras est présent à proximité du site. A certaines périodes de l'année, il ne faut pas aller « gratter » à droite. »* Pour ceux qui connaissent l'endroit, pas de souci ; pour les autres, un panneau est là pour rappeler certaines règles élémentaires pour le maintien de la faune et, aussi, de sa diversité.

Au bout du compte, comment interpréter ce fâcheux épisode ? La Plume n'étant pas experte en la matière, elle se contente de constater. Et de dire aussi qu'elle se pose des questions. Toni Schneeberger tient aussi à préciser : *« Nous étions d'abord là pour nous amuser entre amis. En aucun cas nous avons voulu nous approprier les lieux. D'ailleurs, je suis d'avis qu'une école de parapente doit se conformer aux règles. En l'occurrence, il est important de respecter chacun sur un site de décollage. Et je tiens aussi à préciser qu'une école n'a aucun droit sur tel ou tel site de décollage. Je dis toujours à mes élèves qu'il faut s'adapter à la situation. »* Affaire à suivre, donc !!!

La Plume

Run&Fly Jura : c'est reparti !

Après l'immense succès populaire rencontré lors de la première cuvée et la superbe victoire de notre président Alexandre Constantin au terme d'un suspense d'une folle intensité, le Run&Fly Jura revient en 2013 (du 27 au 31 juillet) pour une édition encore plus folle...

Si rien n'a changé au niveau du règlement de l'épreuve, un « petit parcours » de 80 km (Saint-Ursanne – Graiterie – Chasseral - Retour) destiné en premier lieu aux pilotes régionaux ayant peu d'expérience en cross-country et en hike&fly a été ajouté en parallèle au parcours initial de 240 km. N'attendez plus... les inscriptions sont

officiellement ouvertes et les pilotes 2012 se sont pour la plupart immédiatement réinscrits! Remplissez simplement le formulaire annexé et retournez-nous le au plus vite. Les places sont limitées à 15 participant(e)s par catégorie.

Toutes les infos utiles sont sur <http://runandfly.ch> ou sur le formulaire d'inscription. Allez aussi jeter un œil au clip vidéo du Run&Fly Jura 2012 -> http://www.youtube.com/watch?v=1RVX_pVsmj4 et vous voudrez à coup sûr faire partie de l'aventure en 2013! (co)

Balise déplacée à La Caquerelle !

42



Il faudra s'y faire... En raison des travaux préparatoires en vue de la création d'un parcours de golf à La Caquerelle, la balise que nous appelons toutes et tous a été démontée et sera installée à proximité. Petit hic, les indications qu'elle fournira à l'avenir pourraient ne pas correspondre tout à fait à la réalité. Donc, il s'agira de se méfier avant d'opter pour Boécourt. Quant au numéro de téléphone de la balise, il ne change pas (079 / 388 10 23). (lpe)

Photo à l'envers, excuses à l'endroit...

Beaucoup n'y ont vu que du feu, La Plume aussi. L'édition de décembre 2012 comportait une grossière erreur de mise en page. C'est d'autant plus grave que cela concerne la première page. Eh oui, tout simplement. La photo de Morane Montavon dans le ciel chinois était à l'envers. Nos plates excuses au pilote d'acro de Moutier. (lpe)

Francis, c'est bien mieux que Superman !

L'interview
vérité



Cette photo date de 1976 : Francis Petermann au Graiteray.

Après Morane Montavon - le pilote d'acro de Belprahon -, c'est un autre Prévôtois qui est à l'honneur dans cette rubrique « L'interview vérité » que *La Plume* souhaite réaliser lors de chaque édition. Francis Petermann, l'homme aux mille brevets, l'homme aux 2000 vols en delta depuis 1976. Rien que ça ! Un dinosaure des airs, bref, mieux que Superman ! A 75 ans, il a toujours la fougue et l'énergie débordante. Un entretien passionnant !

Je l'ai croisé « à la ville, à Moutier » (petit clin d'œil à notre ami Gilles Surchat du 120 secondes sur Couleur 3, séquence matinale humoristique et liée à l'actualité que tout le monde connaît, évidemment !!!), casquette solidement vissée sur la tête. Comme il ne me connaît pas, je me suis

présenté spontanément en lui proposant une interview pour *La Plume*.

En attendant le 18 !

Pardi, Francis Petermann, c'est quand même une figure, bien plus qu'une légende. Il a dit oui, tout de suite. Et il m'a aussi parlé de son rendez-vous important de la semaine suivante : « *Ouais, tu vois, je stresse un peu pour le 18 janvier. Je dois passer un test médical pour renouveler ma licence de planeur.* » Je lui ai souhaité bonne chance et puis nous avons échangé nos numéros de téléphone.

Mi-mars : *La Plume*, oui celle que vous tenez entre vos mains, est presque prête. Les retardataires ont enfin envoyé leurs proses (ils se reconnaîtront facilement). D'autres n'ont, hélas, pas tenu leur(s) engagement(s). Dommage ! Eux aussi se reconnaîtront facilement... Il ne reste plus qu'à réaliser l'interview de Francis. Entre deux rendez-vous

professionnels et en attendant le printemps, je saisis mon combiné. « *Salut Francis, tu me reconnais ?* » Le contact passe ; je lui explique ce que je souhaiterais faire. Il est d'accord, mais il insiste pour que notre entretien se déroule en vol avec son planeur ou alors en avion. Bof, bof, on ne peut pas tout faire en même temps. Mais promis, Francis, je viendrai cette année avec toi.

Réception en costume...

J'ai rendez-vous un jeudi soir, à l'heure du téléjournal. Malgré la température un peu fraîche, Francis m'attend sur le pas de porte. Élégant, il porte le costume, chemise fermée jusqu'au dernier bouton. Le baron m'accueille simplement. La classe, le bonhomme : « *Rentre seulement, c'est ici que j'habite.* » Je pénètre dans son antre et je comprends très rapidement que chez notre ami, tout respire l'aviation. Bref, le grand air, même si en l'occurrence il se décline entre quatre murs. Des posters partout : planeurs, avions et même



Sans gants, sans casque et même sans parachute de secours...

un avion de chasse trônent fièrement au-dessus de ma tête. Ce n'est pas le Grippen !

Huit brevets, rien que ça !

Et puis, pour plaisanter, il me tend sa carte de visite, presque gêné par son geste. Je n'en crois pas mes yeux, tant Francis possède presque tous les brevets. Allez, dans l'ordre : pilote privé d'avion, pilote privé de planeur, pilote privé de planeur à moteur, pilote d'ULM multiaxes, pilote d'ULM pendulaire, pilote de delta, pilote de parapente et, enfin, pilote de modèle réduit. Huit brevets ! Oui, huit ! Rien que ça. Je me fais tout petit. « *Et toi, me lance-t-il, tu voles avec quelle aile ?* »

Je suis presque gêné face à ce monstre sacré, voire même ce monument de l'aéronautique et du

vol libre : « *Oh, tu sais, Francis, j'ai déjà beaucoup de cheveux gris, mais je suis un jeune pilote, j'ai toujours ma voile école, une Aerodyne Joy, cela me va très bien.* » « *Tu as tout à fait raison* », me rassure Francis. « *Cela ne sert à rien d'acheter une voile trop performante et d'avoir ensuite peur lors de chaque vol.* » Merci, Francis ! On est sur la même longueur d'ondes...

Un parcours à travers les frontières

Francis, alors comme ça, tu as 75 ans ? Incroyable !!! Jeune homme en grande forme, visiblement... « *Et ouais, je suis du 17 janvier 1938. Je n'ai pas vu les années passer ; c'est en fait allé beaucoup trop vite. Je le dis volontiers, on devient trop vite vieux ou vite trop vieux, c'est selon.* » Mais non, Francis, tu es encore un alerte

septuagénaire, en pleine forme et toujours motivé à relever des défis... « *J'ai passablement bourlingué dans ma vie et quand je regarde dans le rétroviseur, je ne regrette rien du tout. Je suis le fils du fabricant de machines Petermann, ici à Moutier. C'était une usine à la pointe à l'époque. Pour ma part, je suis allé faire une maturité fédérale à Lausanne. Ensuite, et dans le but d'apprendre l'allemand que je ne maîtrisais pas, j'ai opté pour l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich. Dans la foulée, j'ai été engagé chez Sulzer, entreprise florissante à l'époque. J'y suis resté presque cinq ans. Ensuite, j'ai mis le cap sur l'Angleterre pour aller apprendre l'anglais. A mon retour en Suisse, six mois plus tard, j'ai trouvé du boulot à Granges, puis chez Wahli et chez Omega, à Bienne, où je suis resté sept ans. Ce fut ensuite la crise horlogère qui a fait beaucoup de dégâts dans l'industrie suisse. Je suis lors allé chercher du travail à Bâle, à la Société de Banques suisses. Je bénéficiais d'incroyables conditions sociales. J'ai finalement pris ma retraite à 59 ans. Je sais très bien que je suis un privilégié.* »

Et si on parlait de vol libre ?

Francis, parlons à présent un peu de vol libre. Notre ami fait partie des précurseurs de la pratique du delta dans la région : « *J'ai en effet commencé le delta en 1976. Et je me souviens très bien qu'à l'époque les voiles étaient rudimentaires. Il y avait une exposition d'aéronautique à Moutier. Il y avait toutes sortes de combines et il y avait surtout un certain Claude Anotta, de Reconvilier. Il s'est approché de moi et il m'a demandé si je n'avais pas envie de me mettre au delta. Dans la région, c'est en 1973 que le delta est apparu. Dans un premier temps, je lui ai dit qu'il était fou et que ce truc était un sport de malades. Il m'a assuré que je ne risquais rien du tout. Et très franchement, j'ai eu de la peine à le croire puisque ceux qui avaient commencé en 1973 étaient tous cassés ; une jambe ou alors un bras. Bref, pas très rassurant tout ça...* »

Francis Petermann ne se doutait alors pas qu'il était à la veille d'entamer une fantastique carrière dans les airs à tutoyer continuellement les nuages, entre thermiques endiablés et vent

Sauf erreur en Turquie !



dynamique. *« J'ai finalement décidé de tenter l'aventure et pour une première, je me suis rendu entre Malleray et Pontenet en compagnie de Fritz Leuenberger et Philippe Métille, qui était alors président du club et qui a plus tard, malheureusement, perdu la vie à Boécourt en pratiquant des exercices de gonflage au sol. C'était exactement un 1^{er} août, je m'en souviens très bien. Il avait alors été traîné sur une cinquantaine de mètres. Le pauvre. »*

Le delta l'a piqué...

Virus delta, donc. Francis Petermann le concède volontiers, la pratique du delta l'a rendu complètement fou. Que de sensations folles ! *« Pour moi, le delta, c'était comme une drogue. On était dingues, d'autant plus que les voiles étaient dangereuses. Comme elles volaient très vite, le profil avait tendance à se déformer. Cela avait pour conséquence que l'aile piquait du nez sans qu'on puisse la redresser. C'était alors la chute en drapeau et cela faisait un bruit terrible. D'ailleurs, un instructeur de Balsthal s'est tué comme ça ! »*

Quand il parle du delta, Francis Petermann utilise parfois un langage familier. On le sent toujours en communion avec sa toile triangulaire. *« Après les premiers modèles, ces charognes de deltas sont devenus lourds, même trop lourds pour moi. Personnellement, j'aimais bien ce matériel léger des premiers temps. Le tout faisait environ 20 kilos. Ces queues d'hirondelle, cela volait bien, même si la finesse était franchement mauvaise. C'était aussi une autre époque. On volait sans se soucier des dangers. Un simple harnais pour s'attacher à la structure métallique, pas de gants, pas de casque, pas de parachute de secours, c'était ça le delta ! On était les fous volants et tout le monde nous regardait comme des extra-terrestres. »*

Claude, sacré Claude !

Francis Petermann m'a reçu dans son salon au milieu d'une imposante littérature aéronautique. Il m'a même laissé m'asseoir sur son trône, le fauteuil central de la pièce. Lui s'est contenté d'une chaise en bois, juste à mes côtés.



Un style inimitable.

Quand le Prévôtois évoque les folles années septante, on sent une nostalgie dans ses propos. D'ailleurs, il se souvient très bien de son premier grand vol. *« J'étais avec Claude Anotta. Il m'a dit que j'étais prêt pour mon premier grand vol. Direction la Werdtberg pour voler direction Tramelan. J'étais très tendu et je pensais très fort au sapin dans la pente et qui aurait pu me poser des problèmes. Claude avait peur que je vole trop lentement et que je me mette inutilement en danger avec une voile qui aurait ainsi pu décrocher. Finalement, tout s'est bien passé et j'ai posé tout tranquillement. J'étais content, un peu à l'image d'un enfant qui reçoit son premier cadeau de Noël.*

Cela s'est moins bien passé lors du deuxième vol que j'ai effectué dans la foulée, la même journée. » On peut savoir Francis ? Il fait les gestes avec la main et explique : *« Je regarde la direction du vent à l'atterrissage et je décide de faire ma volte et c'est là que j'ai constaté que je venais de passer à quelques mètres seulement au-dessus d'une ligne à haute tension. Ce jour-là, un ange-gardien veillait sur moi. En définitive, je ne me suis jamais fait très mal en tombant durant toute ma carrière. »*

Ensuite, tout est allé très vite pour Francis Petermann : *« J'ai passé ma théorie et j'ai commencé à voler avec l'équipe de Moutier. C'est là que j'ai*



Francis, jamais sans combinaison fétiche...

fait la connaissance d'Etienne Chavanne, Gaston Marchand et Jean-Marie Spozzio. Il y avait aussi Henri Carnal, mais il avait décidé de ne plus voler en raison d'un gros pépin. »

Comme des cailloux !!!

Notre entretien est fait de belles histoires, mais aussi de récits moins agréables. Francis Petermann passe d'une anecdote à une autre avec autant de passion et de facilité. Sa mémoire est intacte. Les détails précis. Quand il parle des premiers

deltas, il en rigole encore : « Cela volait plus ou moins comme des cailloux. Le Graiterie n'était que rarement fréquenté à cette époque ; il n'y avait pas encore de parapentes. Le premier qui a décollé au Graiterie, c'est Jacques Oriet. On m'a raconté qu'il ne volait pas sur les arbres, mais qu'il se frayait en réalité un passage entre les arbres. C'était en 1973 et son vol fut en fait un petit plouf qui n'a duré que cinq minutes. »

Francis Petermann puise facilement dans ses souvenirs pour évoquer son

premier décollage au Graiterie, le mythique Graiterie, bref tout simplement le rêve de tout pilote. « Je suis monté tout seul au volant de ma MG d'époque. Juste après le tonneau, ma voiture ne pouvait plus avancer. J'étais fou de rage. J'ai donc continué à pied avec mon delta sur l'épaule. Les conditions étaient difficiles. Face à la fatigue, je me suis arrêté et j'ai vu un autre deltiste me passer plus ou moins sur la tête. Quand je suis arrivé au décollage, j'étais exténué et j'ai croisé Henri Carnal. Il m'a demandé si je voulais voler. Furieux, je lui ai répondu que je n'étais pas venu ici pour aller aux champignons. »

Sans se poser de questions

Il est comme ça, notre ami Francis : direct, avec son verbe bien posé, très imagé. C'est surtout un homme chaleureux et profondément humain. Alors, il y est allé, tout seul, comme un grand, sans se soucier des risques encourus, sans peut-être aussi analyser tous les paramètres météo. Eh oui, les balises n'existaient pas à cette époque... Les renseignements météo aussi plus difficiles à obtenir... Internet n'était pas encore né !!! Les frayeurs, grosses frayeurs, Francis en connaît un rayon. « Une fois, juste après le décollage au Graiterie, mon aile s'est mise à la verticale, juste



Décollage au Graiterie.

après la sortie de la forêt. Je n'y ai vu que du feu et j'ai surtout vu les arbres de très près. Si je me souviens bien, c'était un hêtre, juste à ma gauche.» Il sait garder le sens de la plaisanterie, notre cher Francis !

Le Graitery, c'est un peu sa montagne, celle qu'il regarde fièrement tous les matins lorsqu'il se lève, juste en face de chez lui. Il la connaît par cœur : *« Au début, on n'avait pas le droit de survoler la ville de Moutier, c'était formellement interdit. A cette époque, on atterrissait à la Courtine ; il n'y avait pas encore de maisons. Pour arriver à la Courtine, il fallait passer au-dessus de la verrerie. Je me souviens d'ailleurs très bien d'un vol extraordinaire. C'était le soir, les conditions étaient excellentes, je volais le long des rochers, profitant ainsi du vent qui remontait la falaise. En volant lentement, j'ai réussi à prendre une belle altitude. Et puis, je me suis permis de « tirer » sur la Courtine. Les gens étaient si petits sous mes pieds, c'était une sensation incroyable. »*

Ah, la belle époque...

C'était la belle époque, oui la belle époque où cette bande de copains se retrouvait le week-end à 13h30 à la Courtine pour aller voler : *« Parfois, on était jusqu'à dix. On chargeait et, hop, on allait voler. On ne se posait pas trop de questions. »* Francis Petermann se souvient aussi des grandes théories une fois arrivés au décollage au Graitery : *« Gaston Marchand disait sans arrêt que c'était travers arrière. C'était peut-être une manière pour lui d'évacuer le stress et la peur. On déchargeait le matériel au bord de la route et plusieurs s'en allaient aussitôt dans la forêt... »* Histoire d'évacuer autre chose que le stress... OK, Francis, on a bien compris, pas besoin d'en rajouter. Notre homme se souvient aussi de la tradition de Nouvel An : *« On faisait toujours le dernier vol de l'année le 31 décembre et le premier de l'année suivante, le premier janvier. Comme c'était bise, on allait à Boécourt. »*

Francis Petermann a pris sa retraite en 1996, en pleine forme. C'est lui qui le dit, il avait dès lors tout le temps pour voler. Il s'est mis en tête de passer son brevet de parapente. Aussitôt dit, aussitôt fait, à Balsthal,

chez Oskar Marthaler. Ensuite et compte tenu du fait que la pratique de l'ULM était interdite en Suisse, ce fut direction Ferrette, en France voisine. Et il a enchaîné avec le brevet d'avion et, enfin, celui de planeur : *« Pour le planeur, ce n'était pas évident du tout parce que par rapport au delta, les commandes sont inversées. En delta, si tu veux aller à gauche, tu mets le poids du corps à gauche. Et pour monter en delta, tu pousses la barre. Aux commandes d'un avion, si tu pousses le manche, tu descends. J'ai dû m'y faire. »*

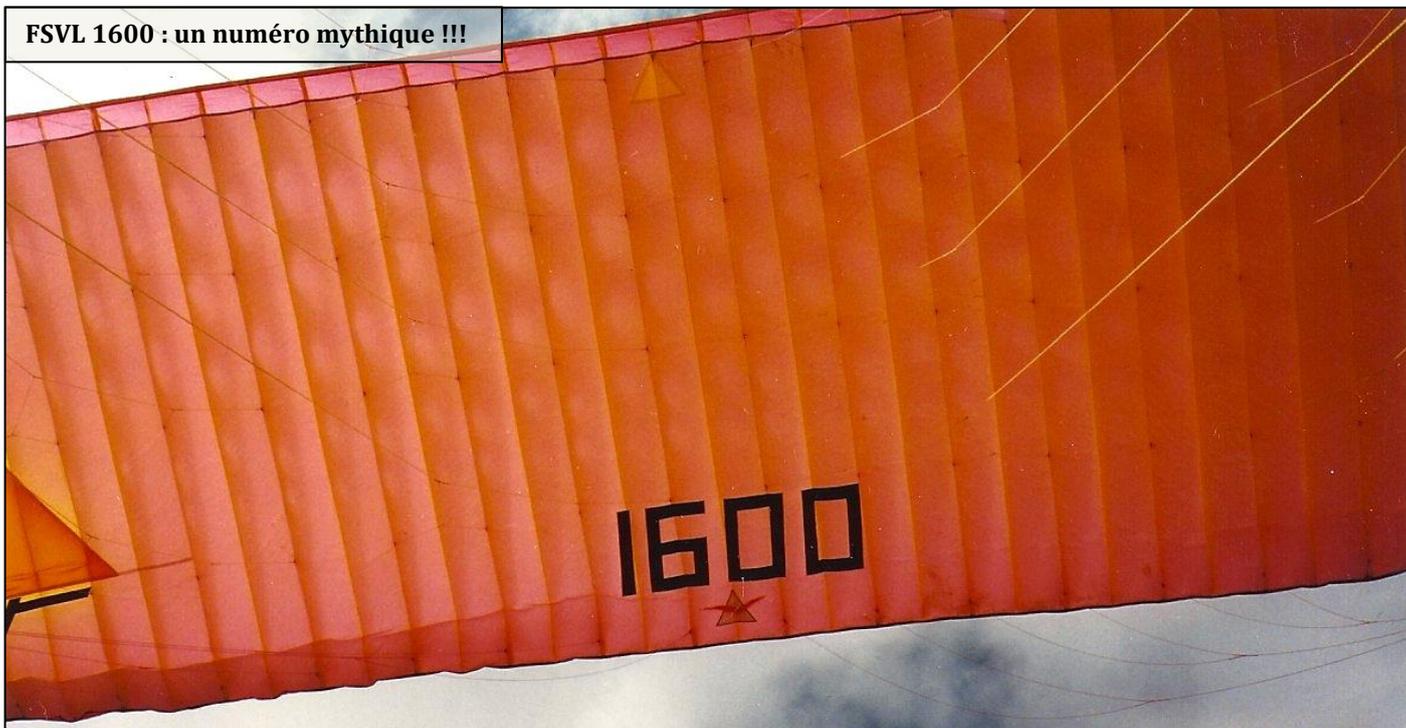
Quel palmarès !

Francis Petermann, c'est une sacrée carte de visite et également un palmarès inégalé, voire même inégalable. Dans l'ordre : 2000 vols en delta, 800 en parapente, 500 en planeur et autant en avion : *« L'avion, je pense gentiment à arrêter. C'est très astreignant. Par contre, l'hiver, c'est très sympa de voler en avion. Il fait chaud dans la cabine et à mon âge, c'est appréciable. »* Tu m'oublieras pas, Francis, avant de jeter définitivement le manche...

Francis Petermann aux commandes de son planeur.



FSVL 1600 : un numéro mythique !!!



Sur sa chaise, Francis Petermann, soupire et regarde le plafond : « Avec tout ce que j'ai vécu, je pourrais écrire un livre. » On n'a aucune peine à le croire. Un gros livre chargé d'émotions, de très belles émotions, mais aussi des chapitres « noirs ». Il pense très fort à son ami René Egli, décédé l'année passée, tout près de Romont, dans le canton de Fribourg, aux commandes de son planeur.

Francis Petermann est ému, il me montre la dernière photo prise en vol par René. « J'ai appris son décès deux heures plus tard. Son planeur a décroché. C'est con ! Huit jours avant, je volais encore avec lui. Avec un planeur à moteur, tu te crois en sécurité, mais en réalité, cela te donne une mauvaise confiance. Le moteur, c'est en quelque sorte une béquille qui peut te jouer de mauvais tours. On pense qu'il était trop bas et que le moteur ne s'est pas mis en marche. »

C'est si vite arrivé...

Francis Petermann sait qu'avec ce genre d'oiseau, le drame est vite arrivé. Il a d'ailleurs lui-même été en grand danger lors d'un vol. Et il sait qu'il a eu chaud. Il raconte succinctement : « On décolle de Granges direction la Hasenmatt. Le remorquage se passe bien au début. Le pilote remorqueur tourne alors derrière la montagne. Avec mon planeur, je me retrouve sous le vent, soudainement plus bas que le sommet.

Dans ma cabine, je me suis énervé et dans un geste de mauvaise humeur, je me suis coincé le poignet dans la poigne d'ouverture du cockpit. La vitre s'est soudainement ouverte en plein vol. A ce moment-là, on était à peine à 50 mètres sol. Dans un réflexe, j'ai saisi la vitre des deux mains. Peter Vogel, qui était assis à l'arrière du planeur a finalement réussi à la fermer. J'ai repris le contrôle du planeur, on a pris de l'altitude et tout est rentré dans l'ordre. Mais sur ce coup, on aurait pu être foutus ! »

Depuis les années septante, Francis Petermann a très souvent connu l'ivresse des airs. Celle que tout adepte de vol libre traque tout au long de l'année. A l'inverse, notre homme est allé nicher à plusieurs reprises. Disons, plutôt abruptement : « C'est vrai et je n'ai rien à cacher, j'ai fini plusieurs fois dans les arbres. Une fois, c'était à la Montagne de Moutier. Je voulais aller voler pour déstresser de la semaine. Cela soufflait très fort et j'y suis quand même allé. Quelle erreur de jugement ! Cela s'est très mal passé. Cela secouait tellement que je hurlais sous ma voile, tellement j'avais peur. Soudainement, le delta s'est mis quasiment à l'oblique sous la force des turbulences. Je me suis alors retrouvé dans une situation difficile ; je descendais comme une feuille morte sans avancer. J'ai compris que le seul moyen était de tirer le parachute de secours, ce que j'ai fait sans hésiter. Il y avait encore 300 à 400 mètres de vide. J'ai compris que je finirais dans

les arbres et c'est justement ce qui est arrivé. »

Et il y en a eu d'autres, six au total. Au Graiterie notamment, mais cette fois en parapente. « J'avais fait l'erreur d'acheter une voile trop grande. Conséquence, je volais trop lentement. Alors que j'effectuais de grands cercles dans les environs de la cabane du Ski-Club, la voile est soudainement partie en autorotation. » Là aussi, le parachute lui a sauvé la vie.

A 75 ans, notre homme respire la bonne humeur et surtout la santé. Parfois aussi désabusé. Une seule raison à cela. A partir du 8 avril prochain, l'Office fédéral de l'aviation civile impose aux détenteurs de brevets de pilote d'avion un examen d'anglais : « I speak a little english », plaisante Francis. « Je me suis présenté une première fois à cet examen et j'ai échoué. Je vais essayer une deuxième fois et puis si je n'y arrive pas, je me dirai alors : merde, je suis un vieux chnoque ! »

Il se fait tard, notre Francis parle depuis plus de deux heures. On se serre la main, on se dit à la prochaine et je lui dis merci pour cet entretien.

La Plume

1^{er} invité de cette rubrique : Morane Montavon.

A qui le tour dans la prochaine Plume ? Merci de vos propositions à vos rédacteurs préférés (danielb@bluemail.ch).