

Momo-Kiki : une médaille pour le Club VLJ, bravo les gars !



LA PLUME – EDITION DECEMBRE 2016

JOURNAL INTERNE Du Club Vol Libre Jura

Ils l'ont fait ! Et même plutôt bien fait ! Morane Montavon et Christophe Guillet, nos deux champions de parapente acrobatique, ont ramené la médaille d'argent des championnats de Suisse de la spécialité qui ont eu lieu dans les airs du Lac Léman. Nos Prévôtois tout argentés n'ont rien pu faire face à la paire, David Geiser / Jérémy Péclard.

Peu importe finalement, c'est une nouvelle médaille de nos clubistes dans une compétition officielle, après celle de bronze obtenue en 2015 par Christian Voiblet aux Championnats du monde de delta au Mexique. Une semaine après cet authentique exploit (ils se sont en fait peu entraînés ensemble...), Momo et Kiki étaient en démonstration aux dix ans du Graitricks (à lire en pages 9 et 10), devant leur nombreux public.

Médaille d'argent : à lire en pages 5 et 6.



Christophe Guillet et Morane Montavon : un sourire de circonstance. (ng)

Avec Gaël Lachat : interview à 1000 km/h !

Il vole régulièrement à 1000 km/h, voire même plus vite lorsque les circonstances s'imposent. C'est en fait le quotidien de Gaël Lachat, pilote de chasse et surtout membre de la célèbre Patrouille Suisse. L'enfant de Vicques a accordé une interview exceptionnelle à notre président Alexandre Constantin. C'est Yannick Barthe, vidéaste de la Patrouille F5 (il sera l'invité de la prochaine assemblée du Club) qui a permis cet échange.

A lire en pages 29 et 30.



Gaël Lachat, enfant de Vicques, fait partie de la célèbre Patrouille Suisse depuis bientôt dix ans. (photo copyright DDPS / Yannick Barthe)





L'importance de notre Club

Edito signé Fred Lovis, vice-président du VLJ, membre du comité de la FSVL.

Disons-le ! Dans les débuts d'une vie de parapentiste ou de deltiste, la gestion du club local régissant la liberté de voler, n'est de prime abord pas une priorité.

En effet, la plupart d'entre nous, dont j'ai fait partie, se confine dans une grande bulle, celle-ci remplie de bon'air ! On découvre alors cette liberté de voler, les différents sites de vol, l'ambiance régnant sur les terrains de décollage et d'atterrissage. Bref, on apprend, on progresse, et surtout : ON VOLE !

Pour l'oisillon que nous sommes, il semble tout à fait normal et logique de pouvoir accéder en voiture à un site d'envol, de parquer proche de ce dernier, de décoller sur des terrains entretenus et sécurisés, de poser ici ou là, où le terrain semble le plus adéquat. C'est si facile, le vol libre !

Et avec le temps, on découvre que, comme dans la vie, le vol libre possède ses règles. Elles peuvent être prises avec laxisme, certes mais afin de faire perdurer notre passion, maintenir le « bon voisinage », vaut tout de même mieux s'y tenir.

Cette liberté de vol s'est acquise avec le temps. Rappelez-vous ! A ses débuts, le delta possédait un mât, le parapente... sept caissons ! Il en a fallu des vols, de l'expérience, de la patience, de la passion pour faire de nos monts et vallées le terrain de jeu si privilégié. Tant de temps afin de pouvoir évoluer dans cet espace bleu, libre de tout, ou presque.

Vient alors le moment où l'on désire s'impliquer, donner de soi, contribuer à son tour à faire perdurer et évoluer son hobby, son sport ou encore son métier.

A la création de Jura Evasion, en 1999, je suis invité à une table sur laquelle les couverts sont en place depuis longtemps. En tant que convive, il me paraît dès lors évident de donner un coup de main pour le service aux membres fondateurs qui ont concocté le menu, 20 ans auparavant ! Le repas englouti, j'entre en action au sein de l'équipe de vaisselle (élection au comité comme secrétaire en 2001). Les relations avec Mario, Matou, Nico, Phil et Sanca, pour ne citer qu'eux, sont phénoménales. Le travail se fait dans une ambiance incroyable. L'efficacité est au rendez-vous, et surtout, on vole et on vole encore. La vaisselle brille. De temps à autre, un verre malheureusement se brise.



Tel est le cas avec l'envol de Phil en 2003 qui marque un moment noir dans la vie du Club. Cependant, l'équipe est forte, soudée, et remet l'ouvrage sur le métier avec cette formidable passion, pas celle de la vaisselle, mais bien celle du vol libre. Je passe alors vice-président. Avec Pierre Arn au-dessus de moi (sans vario), le travail est aisé. L'envie d'innover est alors toujours plus présente.

Il faut une nouvelle recette, mettre un peu de piment dans cette cuisine. Avec trois amis, nous organisons la première édition de la « Run and Fly ». Nous recevons l'appui et le soutien du club, de la FSVL pour qui le développement du vol libre est primordial ! Après trois éditions, nous remettons cette nouvelle recette entre les mains d'une autre équipe, dont une bonne partie se retrouve au comité de notre club aujourd'hui. Le temps me semble donc opportun pour le changement.

En souhaitant que l'on trouve rapidement un chef de table, je fais confiance au comité en place pour que le service soit impeccable. Je sais que de nouvelles recettes agrémenteront le menu et me réjouis de les déguster.

J'espère avoir légué ce que mes prédécesseurs m'ont appris. Je me réjouis de continuer à enseigner, de faire découvrir le vol biplace aux néophytes et bien évidemment de simplement... voler dans cette magnifique région où le vol libre à toute sa place !

Bons vols à tous et *Happy landing* !

Photo ci-dessous : première édition de la Run & Fly initiée en 2012 et remportée par Alexandre Constantin et son assistant Léo Boegli.





Les gros arbres de la Pierreberg n'ont pas eu la force de résister. Il faut dire que le coup de tronçonneuse était particulièrement féroce. Il s'agit ici de notre sécurité à tous. (lpe)

**Les échos
des décos :
Pierreberg,
Montmelon
et Boécourt**

3

Quand il faut mettre la main à la pâte, seules les machines font sérieusement l'affaire !

Notre région regorge de sites de décollage. Et c'est tant mieux pour la pratique de notre sport. L'entretien de ces sites est primordial pour assurer notre sécurité. Il est évident que cela passe par des travaux qui, parfois, s'avèrent compliqués. Entre 2015 et cette année, trois emplacements ont subi les assauts des tronçonneuses : Pierreberg, Montmelon Ouest et, dernièrement, Boécourt.

Lorsque la bise s'installe (entre 90 et 120 degrés), le décollage de Boécourt a toujours été une belle aire d'envol. Belle certes, mais avec quelques inconvénients naturels. Vous aurez certainement tous constaté un changement de taille depuis fin septembre dernier. Oh, mais où sont passés les arbres à droite ? Il y a eu un gros nettoyage de printemps, euh pardon, d'automne. Si vous jetez un petit coup d'œil à l'image prise par François Boillat, il n'y a pas photo (pardon pour le jeu de mots) ; on oublierait déjà presque comment c'était avant. En général, les travaux d'entretien des sites sont effectués par le Club



Greg Chapuis : à l'image de Lucky Luke, il dégaine sa tronçonneuse plus rapidement que son ombre... Mais toujours une bière pour se désaltérer...

et les nombreux bénévoles qui mettent la main à la pâte pour nous garantir de beaux décollages en toute sécurité. Les travaux plus conséquents de bûcheronnage doivent être confiés à des professionnels. Le Club a la chance d'en compter quelques-uns parmi les pilotes régionaux. On ne le dit jamais assez souvent, alors merci à toutes ces personnes qui œuvrent à la pérennité de notre passion.

Il y a quelques années, lors d'un stage dans l'école de François Boillat, Greg Wood (Chapuis) s'est approché de son instructeur pour lui demander s'il serait utile de procéder à certaines coupes afin d'améliorer la sécurité des élèves et... des pilotes. Il est clair que François n'allait pas refuser cette précieuse aide. Ni une, ni deux, le contexte fut évoqué avec Pierre Arn et hop, l'affaire allait débiter. Il fallait juste trouver

Boécourt (à gauche) après la coupe de bois et le même site (à droite) avant l'intervention des tronçonneuses.



le temps et les bénévoles pour effectuer le job. Tout fut organisé par les professionnels de la branche de façon à ne pas impliquer des écrits, certaines fois trop discutés, afin de faire avancer les choses rapidement du fait que Greg Wood faisait partie de toutes les séances de travail des gardes de la région...

D'abord, une cartographie partielle, une secrétaire qui tape quelques rapports, de bonnes discussions avec les propriétaires, les communes et les gardes en fonction pour arriver à, aujourd'hui, ce dont tout le monde profite ! Greg Wood s'en est allé avec sa bombe de marquage et, paf, le point jaune ! La marque indiquait qu'on pouvait faire de la place...

Accord avec le propriétaire du terrain

En 2015, Pierreberg fut une œuvre d'un samedi matin où Greg a œuvré avec des anciens élèves à Franz. En l'espace de quelques heures, le site a été ouvert de façon à bien pouvoir décoller depuis derrière – merci de respecter l'herbe haute en utilisant le petit chemin. Montmelon Ouest (2015) fut un poil plus long à organiser du fait que la forêt appartient à un propriétaire privé. Mais, paf, à nouveau le point jaune ! Greg Wood a procédé à la désignation des arbres à abattre avec le propriétaire. Et là, c'est Pierre Arn qui a pu organiser la mission avec plusieurs bénévoles du Club. Restait, enfin, Boécourt ! Le site avait besoin de quelques écrits qui ont suivi leur petit bonhomme de chemin pour arriver au résultat de cette fin de saison. Sur ce coup-ci, Greg a pu confier le travail à son collègue... Un camarade bûcheron à qui Greg et François ont

offert quelques bières pour le remercier malgré un marché du bois plutôt morose.

Reste le constat : depuis quelque temps, une petite équipe s'est créée et travaille dans l'ombre pour améliorer les conditions de nos sites de décollage. Elle a notamment activement contribué aux travaux qui ont eu lieu sur le site de la Pierreberg en 2015 et cette année sur les sites de Montmelon Ouest et Boécourt. Mais qui peuvent bien être ces personnes, qui comme par magie ou comme par un simple coup de baguette magique, arrivent à faire accélérer et appuyer les demandes du Club en cours et / ou qui organisent, comme par exemple, la coupe de bois au décollage de Boécourt ? Mystère et boule de gomme ? Non, à la base, les initiatives émanent de François Boillat, instructeur de parapente, et un de ses anciens élèves Greg Chapuis. Greg est garde-forestier de profession sua région du Haut-Plateau et grâce à ses relations professionnelles et à ses bons arguments, il arrive aux résultats que nous constatons par nous-mêmes lorsque nous nous rendons sur les différents décollages du Jura Nord.

Et pourtant le marché du bois s'écroule

Ce n'est un secret pour personne : le marché du bois n'est pas au beau fixe en ce moment. Cet aspect peut paraître inintéressant, mais au contraire, il est souvent un point crucial dans les demandes de coupes de bois par exemple, car avec la situation actuelle du marché, ces dernières sont généralement déficitaires ce qui ne motive pas vraiment les personnes en charge de ses travaux ou ne facilitent pas une

autorisation. Etant donné qu'actuellement couper du bois n'est pas rentable, il faut savoir apporter de bons arguments. Si l'unique objectif de la coupe est d'améliorer la sécurité des parapentistes, ça ne pèse malheureusement pas très lourd dans la balance. Il faut réussir à apporter d'autres raisons telles que : entretien d'un point de vue, entretien d'une lisière à proximité de sentiers pédestres, etc. Tout devient plus facile lorsqu'à la fin c'est toute la collectivité publique qui en bénéficie.

Il faut convaincre !

La coupe de bois au décollage de Boécourt a pu avoir lieu, après une discussion entre Greg et David Lachat (garde-forestier de la région de Boécourt). Le forestier volant a pu convaincre David qu'il serait possible d'effectuer ces travaux sans perte financière à condition de la coordonner avec un chantier tout proche et en jouant avec quelques subtilités du métier de gestionnaire forestier. Un chantier était déjà prévu à proximité et comme cette coupe n'engendrait pas trop de frais supplémentaires, elle a été accordée. Si cette démarche n'avait pas pu être combinée avec le chantier en cours, la facture pour de tels travaux aurait pu vite s'élever à 3000, voire même 4000 francs. Pour garantir la sécurité, il faut fermer la route de la Corniche à toute circulation, ce qui signifie faire une annonce de chantier au Canton et ensuite, bien évidemment, louer le matériel nécessaire à la mise en œuvre des travaux. Même avec beaucoup de volonté, des bras et des tronçonneuses, la tâche s'annonçait difficile.

Nicole Siekmann

Des arabesques prévôtoises teintées d'argent !



Kiki et Momo : ils ont de quoi être fiers ! (ng)

Et une médaille de plus pour le VLJ ! Qui plus est d'argent ! C'est l'exploit réalisé par Morane Montavon et Christophe Guillet lors des championnats de Suisse d'acro en catégorie synchro une semaine seulement avant le Graitricks, discipline difficile et exigeante où les deux compères de la Prévôté excellent. Momo et Kiki ont brillé dans le ciel de Ville-neuve mais ils ont dû s'avouer vaincus face à la paire Jérémy Péclard / David Geiser.

A la base, *La Plume* avait rendez-vous dans un établissement public de Moutier avec les deux compères, Momo et Kiki, là où régulièrement les adeptes de vol libre s'agrippent jusque fort tard au bar pour siroter des boissons rafraîchissantes. Et parfois jusqu'au petit matin... Bref, le même endroit où trône l'ancienne voile d'acro de Morane, accrochée au plafond de l'établissement, comme pour nous rappeler que le lieu est prisé des amateurs de sensations fortes. Vous l'aurez reconnu : c'est le B-Side, à Moutier.

Le temps presse ; c'est que Momo part en vacances pendant trois semaines

avec sa dulcinée aux Etats-Unis : « Parfois, il faut être conciliant ! », s'empresse-t-il d'ajouter, tout en déclarant qu'il se réjouit de se rendre au pays de l'Oncle Sam. Seulement voilà, il est seul, Kiki ne viendra pas. Il est au fond du lit sur ce coup. Il n'empêche, *La Plume* a envie de tout savoir sur leur exploit lors des derniers championnats de Suisse.

Morane, tu me l'avais déjà dit dans un autre contexte, mais tu m'as précisé que cette médaille d'argent relevait de la surprise. Certes, mais au fond, pourquoi ?

Avec Kiki, nous avons été les premiers surpris tout simplement parce que nous ne nous sommes que très peu entraînés cette saison. Nous sommes allés une fois à Brienz avant la compétition pour affiner notre programme. Nous avons aussi eu quelques opportunités de répéter nos figures à Moutier, mais ce n'était franchement pas le top.

Et pourquoi donc n'était-ce pas idéal ?

Cette année, j'ai fait beaucoup de navettes entre Moutier et Graiterie pour les pilotes ; donc, par la force des choses, je n'ai pas beaucoup volé pour moi, ce qui est handicapant pour conserver un niveau de compétition en parapente acro. Et Christophe, de son côté, croule sous le travail avec son entreprise. Résultat : nous avons rarement volé ensemble pour nous entraîner.

Les échos de l'acro

C'est dire si cette médaille d'argent tombe en quelque sorte du ciel.

Vous avez visiblement de plus en plus de difficultés à vous entraîner ensemble. Que faut-il en déduire ? Est-ce la fin de votre carrière sportive de compétition acro ?

Il faut être franc : nous arrivons gentiment à la fin de notre carrière sportive dans ce domaine. Nous en avons longuement discuté ensemble et nous sommes arrivés à la conclusion que nous n'avons plus vraiment d'objectifs précis en compétition. Nous allons continuer à nous aligner dans des championnats nationaux, mais les buts seront différents. Le but sera de prendre un maximum de plaisir sans se prendre la tête pour le classement final. Nous avons vécu intensément notre passion de l'acro. Sur un plan plus personnel, je m'investis actuellement à fond pour la réouverture de l'école Pilot. Quant à Kiki, il a moins l'envie d'effectuer des longs trajets pour aller s'entraîner au-dessus d'un plan d'eau.

Momo, où en es-tu dans ta formation d'instructeur ?

Il ne me reste plus que l'examen pédagogique en décembre, à Bex. Et après, j'en aurai terminé avec cette longue formation, hormis quelques cours de samaritains que je devrai encore suivre à l'avenir.

La demande pour la formation de parapentiste breveté est-elle toujours aussi forte qu'à l'époque où Toni Schneeberger tenait la barque ?

Plusieurs personnes m'ont déjà demandé quand est-ce que je finissais ma formation d'instructeur. J'en conclus donc qu'il y a toujours une réelle demande. Ce qui est sûr, c'est que je n'ai pris aucun engagement.

As-tu des regrets de mettre l'acro de côté pour mieux te consacrer à la formation de pilotes ?

Non, pas du tout, sinon j'aurais continué. Il y a quelques années, j'avais pensé une fois dans ma vie me consacrer uniquement à l'acro. Cela n'a finalement pas été possible, uniquement pour des questions de budget. Sur ce coup, oui, j'ai eu des regrets. Mais maintenant, c'est du passé. J'ai aussi dû faire un choix important avec l'opportunité



Momo et Kiki en plein « Pitch Pendulum ». (photo Cédric Boegli, alias cedart)

qui se présentait de reprendre l'école de Toni Schneeberger. Dans mon esprit, j'avais envie que l'école continue. Cela aurait été vraiment dommage que tout s'arrête d'un seul coup, même si d'autres alternatives existaient à l'époque pour une nouvelle affectation concernant la roulotte.

Pour le profane que je suis, comment préparez-vous un programme complet d'acrobatie ?

Tout commence au sol par la chorégraphie que l'on va mettre en place. Comme nous n'effectuons en général pas les mêmes figures en même temps, nous répétons les gestes. Comme je maîtrise peut-être un peu mieux le tumbling que Christophe, j'en fais davantage que lui lors d'un run. En fait, nous sommes complémentaires, c'est ce qui fait notre force en définitive. Ensuite, lorsque nous exécutons notre programme, si nous réussissons nos deux premières figures, en général le run se passe bien.

Comment faites-vous, toi et Christophe, pour tester de nouvelles figures ?

Nous étudions déjà bien tout ce qui est théorique et puis, tout simplement, on passe à la pratique dans le ciel. Nous savons rapidement s'il faut apporter des corrections à la commande ou modifier le poids dans la sellette. Mais d'une manière générale, il faut y aller progressivement. Il ne faut pas se mettre dans la tête que l'on va par exemple exécuter le tumbling après une semaine d'entraînement. Il faut d'abord commencer par

des Sat, puis monter progressivement avant de basculer dans le tumbling.

Quelle est l'évolution de l'acro ?

Aujourd'hui, pour être bien noté en compétition, il faut passer les figures en étant twisté. C'est aussi ce paramètre qui nous a poussés à prendre du recul. Nous n'avons plus envie de nous investir dans l'apprentissage de cette technique de manœuvres twistées. Il nous aurait probablement fallu une saison complète pour maîtriser les figures de la sorte.

Et qui dit twisté, pense aux risques supplémentaires, non ?

Non, pas du tout ! Ce n'est pas plus dangereux en étant twisté qu'en effectuant la manœuvre normalement (La Plume : il rigole comme à son habitude lorsqu'il s'agit d'évaluer le risque...). Certains grands pilotes mondiaux préfèrent même exécuter les figures en étant twisté, parce que le gonflage au sol se fait ainsi.

Momo, sincèrement, as-tu des regrets de n'avoir pas pu vivre de ta passion ?

Dans ma réponse, je vais englober Christophe. Je crois que nous avons fait tout ce que nous voulions. Notre philosophie a toujours été de prendre un maximum de plaisir, même le soir après la compétition. Si nous avions été davantage branchés compétition, nous aurions probablement mené notre carrière différemment. Alors, pour répondre à la question, non, nous n'avons pas de regrets.

Quels souvenirs garderas-tu de ces années d'acro ?

Je dirais d'abord les bons moments passés avec les copains. Il y a aussi les sketches en l'air. Plus sportivement, nous sommes parfois montés sur le podium alors que nous ne nous y attendions pas. L'inverse s'est aussi produit.

Miser sur le parapente acrobatique, n'est-ce pas en quelque sorte jouer avec sa vie ?

Je ne vois pas ça tout à fait comme ça, même s'il faut être à son affaire dans la pratique. C'est toujours après coup, lorsqu'on atterrit que l'on se dit que parfois cela a été limite. Et l'expérience accumulée avec les années fait aussi que l'on prend de moins en moins de risques.

Et au niveau du matériel ?

Nous avons constaté une évolution aussi. Si cela fait longtemps que nous sommes équipés de deux parachutes de secours, il y a maintenant le base system, qui nous permet de larguer la voile simplement pour ensuite actionner un parachute de *base jump*.

Combien de parachutes de secours as-tu dû tirer ?

Une dizaine, peut-être même un peu plus. Cela a été limite catastrophe à une reprise lors du premier Graitricks. Quand j'ai tiré le parachute, il s'est coincé dans les suspentes. Il s'est finalement ouvert à 30 mètres du sol. C'est dans ces moments que l'expérience fait la différence. Il ne faut surtout pas paniquer quand l'aile part en cacahuète !

Quelle est ta figure préférée ?

J'aime bien le tumbling, nous on appelle cela une tête en bas. Mais celle que je préfère, c'est le Mac Twist. C'est une figure explosive où cela tourne très vite et la sortie est compliquée.

Daniel Bachmann

Classement catégorie solo : 1. David Geiser (Niviuk N-Gravity 4), 22,909 points. 2. Jérémy Péclard (Niviuk N-Gravity 4), 22,060. 3. Lionel Harcod (Niviuk N-Gravity 4), 21,864. – Puis : 5. Morane Montavon (Ozone Trickster 2), 20,498. 7. Christophe Guillet (Ozone Trickster 2), 16,931. – 16 classés.

Classement catégorie synchro : 1. David Geiser / Jérémy Péclard (CAT Acro Team), 17,217 points. 2. Christophe Guillet / Morane Montavon (Graitricks crew), 14,343. 3. Grégory Rondel / Lionel Harcod (Just4fun Team), 13,792. – 5 équipés classés.

Ne jamais abdiquer, même à 30 mètres du sol, la preuve !

Une journée
juste parfaite

Samedi 10 septembre 2016 : le vent n'est pas annoncé très fort. Quant au thermique, il s'annonce bon pour la fin de saison. Philippe Hohlmuller tente le coup depuis Montmelon Ouest sous sa LM5. Il réalise un superbe vol lors duquel il a dû cravacher pour rester en l'air. Il nous raconte son périple avec un maximum d'émotions et de précisions dans son pilotage.

Ce matin, je suis allé avec mon père à la Librairie Page d'Encre pour acheter et dédicacer le livre d'Elisa Shua Dusapin, « Hiver à Soksho ». Sympathique moment passé à la librairie. Puis mon père, qui rentre en Ajoie, me laisse à l'Hôtel de La Caquerelle, où je me fais un bon repas et commence la lecture, aisée, intéressante, dynamique de ce livre. J'y trouve des rappels de mes voyages, arrivées d'hôtels, temps seul à dessiner, rencontres.

Vient le temps où le vent m'appelle. Je marche environ 20 minutes jusqu'au décollage de Montmelon Ouest. J'y rencontre Bernard Cattin. Le vent est faible travers. On discute mais les corbeaux s'amuse dans le thermique. Cela devrait fonctionner, je pense... D'autres parapentistes arrivent dont Nicole Siekmann, Greg Chapuis, Damien Charmillot, Daniel

Philippe Hohlmuller : une première pompe !



Bachmann et Florent Schori (comment avez-vous volé, mes amis ?). Tout le monde se prépare gentiment... Je suis prêt.

Je décolle : un aller-retour sur la gauche sur 100 mètres à la crête ; puis retour au décollage et hop, thermique petit et puissant, bouchon de champagne jusqu'à 1700 mètres. Mi gaz direction le prochain nuage au-dessus de Courfaivre village. Dommage je n'aurai pas vu ce que font les autres...

Courfaivre village : je suis à 1000 mètres, le cumulus me nargue 7 à 800 mètres au-dessus de ma tête et ça a de la peine à monter. Que se passe-t-il ? Bon, je cherche, je cherche encore, je m'obstine à cet endroit et finalement je trouve de

petites bulles qui lentement me remontent un bout. Juste assez de marge pour passer confortablement au-dessus de la montagne qui me sépare de la vallée de Soulce. Mi gaz, j'y vais.

Dans cette vallée de Soulce, cela devrait logiquement remonter. Mon variomètre indique lamentablement un moins 1,3 mètre par seconde. La masse d'air est irrégulière. J'ai l'impression de voler dans du yaourt. Je cherche quand même, passe sur le sud de la vallée mais rien, je coule lamentablement... je reviens tout bas au milieu puis au nord de la vallée, rien, il va falloir poser avant la ligne électrique sise à l'Est de Soulce. Mais quelle merde... Je sors les pieds de ma sellette aérodynamique et prépare une approche dans de l'air turbulent quand enfin...

Bip, bip, bip, peu de temps mais fort ! Mon variomètre chante et je sens dans les fesses que ça monte. C'est tout petit mais puissant. Je commence alors à tourner très petit dans un thermique teigneux. Je suis mal assis car les jambes dehors de ma sellette cocon, ce n'est pas si confortable mais je n'ai pas le temps de me remettre mieux avant d'avoir repris plus de hauteur. J'étais à 30 mètres du sol pour commencer de tourner cette ascendance et je dois

Dans la région de Courfaivre : les ennuis approchent...



Mont-Soleil depuis la Montagne du Droit.

8

encore être prêt à atterrir si jamais la montée s'arrête. Après quelques tours pas ronds du tout à cause des turbulences, j'ai enfin une meilleure altitude et un thermique plus régulier, je m'installe mieux et continue à monter. Enfin, j'ai l'altitude me permettant de continuer vers le Sud. Je remets les gaz et passe pardessus Le Petit-Val, admire Souboz où je travaillais il y a un an et aborde le Moron.

Ici, ça remonte ! C'est bon pour la saison. Normalement, à mi-septembre, l'atmosphère est plus stable. J'arrive à 1900 mètres mer à la base des cumulus qui forment une rue vers l'Ouest. Je suis plein gaz (environ 55 km/h). Je croise deux planeurs rapides mais aucun parapente en l'air jusqu'au Fuet d'où je vois qu'en face au décollage de Montoz les copains décollent... Ils n'ont pas l'air de monter beaucoup. Et je suis bien sur les flancs sud. Mais la rue de nuages est terminée et le prochain est loin.

A l'entrée de la région de Tramelan proche de Montbautier, il est temps de refaire un peu d'altitude. Quelques oiseaux me montrent le thermique puis disparaissent ainsi que le taux de montée qui se transforme en descente. Je vais tout droit direction Tramelan, suis à l'ombre, ça descend inexorablement

*Philippe tout sourire !*

jusqu'en face de la piscine, où je devrai probablement poser.

Heureusement, je retrouve de l'air qui porte mieux et recommence une montée lente à 0,3 puis 0,5 mètre par seconde. Sans jamais monter beaucoup plus vite, je remonte de 950 mètres mer (40 mètres du sol) à 1800 mètres mer à cette vitesse. Il m'aura fallu presque 30 minutes pour refaire le plein d'altitude et arriver bien haut au-dessus des flancs Nord-Est de... Mont Soleil. J'aimerais bien rentrer à Porrentruy mais il n'y a pas beaucoup de cumulus sur les Franches-Montagnes. Juste un à l'entrée. J'essaie. Je me mets vent de face en direction du nord et il me faut une éternité pour traverser la vallée.

Je trouve le thermique et je prends bien le temps de monter, confortablement entre 1 et 2 mètres par seconde jusqu'à la base du nuage. Je suis à 2000 mètres. J'essaie les

Franches? OK, il y a un nuage vers Lajoux. J'accélère mais le vent me contre ; j'avance comme une limace et redescends. Le nuage de Lajoux se déforme.

Je fais quelques tours pour essayer de remonter. Mais ce n'est pas efficace, alors je remets le cap au Nord pour essayer tout de même la Combe Tabeillon.

Ce sera malheureusement pour moi sans succès : je suis à 80 mètres sol à l'entrée de Lajoux, alors je fais un mini tour sur le village et pose doucement le plus proche possible du restaurant. Il m'aura fallu 3 heures de vol pour faire 33 km ce qui est une moyenne mauvaise, mais quel plaisir et que de beaux paysages. Le tout vu à partir de ma vieille voile LM5 et sellette Ozium, 9 kg dans le sac de portage compris parachute de secours casque et gants :).

Eh oui, une bonne bière puis quand enfin je vais faire de l'autostop, eh bien je n'attends pas trois minutes avant que s'arrête... le voisin de mes parents ! Ceci sera ma récupération après un vol en parapente le plus rapide de toute ma vie, taxi direct jusqu'à la maison. Un petit arrêt vers la vigne pour quelques grains de raisin doux et hop à table.

Philippe Hohlmuller

Les 10 ans du Graitricks, c'était « see, sex and sun » !

Une édition 2016
juste incroyable !

La dernière édition du Graitricks s'est tenue les 27 et 28 août derniers. On peut tout simplement affirmer que ce millésime, c'était carrément « de la balle », pour utiliser une expression familière et peut-être même... prévôtoise. Du soleil pendant deux jours, une température qui a même atteint 30 degrés par moments, beaucoup de spectateurs avides de sensations à s'en mettre plein les mirettes et au final des démonstrations de qualité. Que du bonheur !

Nous avons enfin eu ce Graitricks, oui un vrai Graitricks, celui qui fait du bien à tout le monde, bref un Graitricks que l'on attendait depuis très longtemps, eu égard à de précédentes éditions trop souvent marquées par des conditions météo indignes de notre sport. La patience étant la meilleure des vertus comme le prétend le dicton, on a attendu dix ans pour avoir du soleil ; mais on a tenu bon !

Du soleil, oui, pour affiner un dernier coup le bronzage avant l'hiver, mais on ne maîtrise pas tout. Surtout pas le vent. Malgré le vent de Sud-Est le samedi et Sud-Ouest le dimanche, il a été possible de voir des parapentistes et quelques deltistes évoluer dans le ciel prévôtois grâce à notre Pierre Arn. Il a pu *schlepper* tout le monde en l'air. Un grand merci à toi, Pierre ! Et n'oublie pas l'entretien de ta formidable machine.

En catégorie parapente et histoire de régaler les nombreux spectateurs, Morane Montavon et Christophe Guillet ont pu faire un beau vol en acro synchro depuis l'hélicoptère. Les deux D-bags ont bien fonctionné, contrairement à celui de Manu Renfer qui a dû actionner son parachute de secours dès la sortie de l'hélico à 1800 mètres avec son

Morane Montavon et son compère Christophe Guillet dans une démonstration de parapente acrobatique synchro. (photo Cédric Boegli, alias cedart)



système de largage de la voile « base system ». Pour la petite histoire, sa voile est tombée juste à côté de la gare et lui a atterri comme une fleur sur le site de la manifestation. Même pas peur, le gars. Il faut dire que nos pilotes acro sont rompus à ce genre de péripéties ! D'autres pilotes comme Nicolas Chiffelle, Julien Vallat et Etienne Roth ont vécu une grande première en sautant également en D-bag depuis l'hélico. Bravo

à eux, mais c'est aussi à ça que sert le Graitricks : offrir des nouvelles possibilités aux pilotes régionaux. Et ils l'ont plutôt bien fait !

Nous avons également eu droit au largage du président en D-bag *speedflying* avec sa fameuse ITV Pilpit de 9,5 m 2 (*La Plume* ajoute : c'est toujours impressionnant de voir un être humain se présenter à l'atterrissage à une vitesse complètement folle et réussir au bout du

Jérôme Cusin à la manœuvre : un cœur pour dire qu'il aime le Graitricks. C'est tout simplement réciproque ! (photo Cédric Boegli, alias cedart)



10

compte à se poser comme une fleur grâce à la maîtrise de l'arrondi, technique indispensable avec ce genre de voile).

Une belle équipe de « baseux » et de base-jumpers est venue nous rendre visite : Manu Scheurer, Mathieu Soulier, Quentin Luçon, Pascal Rider... avec leurs wingsuit, track pants ou en lisse comme ils disent dans leur jargon. Ils ont pu sauter tête la première depuis l'hélico, indispensable pour tenir les sacs à D-bag des parapentistes, mais aussi se larguer depuis les parapentes bi-place. On peut aussi remercier ceux qui se retrouvent seuls sous leur bi-place après : Pierre-Yves Schlup, Damien Rossé, Raphaël Seuret et Etienne Roth. Parfois, ils ont dû se battre contre le vent pour finalement, tous, arriver à bon port !

Que ce soit samedi ou dimanche, notre ami Jérôme Cusin est revenu dans le ciel prévôtois avec son avion d'acrobatie Extra 330 nous présenter son programme *Freestyle* pour les championnats de Suisse. Il nous a gratifiés de nombreuses figures à

faire vomir plus d'un qui serait monté avec lui dans l'avion. A la demande du Vinch Dreier, qui était en contact avec lui à la radio, Jérôme nous a offert un magnifique hommage. Jérôme nous a « dessiné » un 10 dans le ciel avec son fumigène. Il faudra bien qu'on l'invite une fois, histoire de faire plus ample connaissance avec lui !

Au sol, on peut se réjouir d'une grande innovation cette année : une garderie était là pour les enfants avec diverses animations comme des bricolages ou encore un concours de dessins. A ce titre, le gagnant a pu aller faire un tour en hélico. Un magicien était aussi présent dans la foule pour faire des tours de *close-up*. Des stands comme Leparapente.ch, Flyfat, Pagfly (sol et syride), Flugsau et Niviuk sont venus au Graitricks pour présenter leurs produits et activités. Les vols bi-places ont eu du succès avec près de 65 vols sur l'ensemble du week-end. Nadine Guillet et Nicole Siekmann ont su gérer ce poste à merveille, ainsi que l'accueil. Nos speakers ont

comme d'habitude su faire monter la mayonnaise avec leurs commentaires drôles mais justes et précis. Merci à François Boillat, Boris Howald et Daniel Bachmann. Samedi en toute fin de journée et surtout devant un public qui n'attendait que ça, la Graitricks Sprint a connu un beau succès avec 16 participants. Le record de Peter von Bergen n'a pas été battu. Peu importe, l'important était de participer...

Coté cantine, le bar a tourné à plein régime. Record battu avec cette chaleur, soit près de 2000 litres de bières écoulés. Yannick Althaus et Luca Boegli en ont eu mal aux épaules en transportant les fûts. En cuisine, c'est notre chef Christophe Schär qui a transpiré avec 800 plats apprêtés et plus de 1200 grillades vendues.

La réputation du samedi soir n'a pas failli : du bon son dans les oreilles avec Marc Wattenhofer et son nom de dj *Scheisse mit Blumen*, les revendants de La Clinique et les stars de Essex Groove et les Diplomates. Une super soirée avec même un type qui a fait un *burn* en moto sur le bar... « De la balle », on vous disait !

Je profite de l'occasion pour remercier tous les membres du comité, à savoir : Yannick Althaus, Luca Boegli, Etienne Roth, Laetitia Roth, Marc Wattenhofer, Christophe Schär, Morane Montavon, Nicole Siekmann, Nadine Guillet et Vincent Dreier pour leur travail avant, pendant et après la manifestation. Vous avez tous fait du grand travail. Merci aussi aux nombreuses personnes qui sont venues prêter leurs bras et leurs jambes lors du montage et démontage des infrastructures.

Remerciements également aux nombreux bénévoles, à nos sponsors, au Club vol libre Jura, à la ville de Moutier, à tous ceux qui aiment ce que l'on essaie de faire.

Je vous donne rendez-vous en 2018 pour le Graitricks, 7^e de la série. Les dates restent encore à définir.

Pour le comité du Graitricks,
Yann Bouduban

Jan Laïs est allé se frotter aux meilleurs du pays

Cette année, je me suis, une fois n'est pas coutume, inscrit à une compétition de parapente. Et pourtant, je suis plutôt porté sur les vols de contest en ligne. La Swiss open a lieu chaque année et elle a la particularité d'être ouverte à tous, quel que soit son niveau. C'est une occasion unique de voler avec des pilotes de niveau mondial et la crème du parapente de compétition suisse.

Contrairement aux idées reçues, il n'y a pas que des cracks en ENZO 2 ou Boom 10 et autres. Cette année, il y avait également une quarantaine de voiles en catégorie sport dont une majorité de classe EN B. Etonnamment, bien qu'il ne soit pas possible de suivre le rythme d'une voile de compétition, il est possible d'obtenir des résultats satisfaisants en se concentrant pour terminer simplement les tâches.

Le premier jour d'entraînement, la météo n'était pas vraiment au rendez-vous et le ciel avait un aspect assez inquiétant avec d'énormes cumulus menaçants et des gouttes de pluie. Après un petit briefing du chef de course Martin Scheel, qui est également un local, il nous conseille de décoller au plus vite. Pas très chaud, je me décide péniblement à étaler mon chiffon et, finalement, je décolle dans une aérologie pas très nette. J'enroule quelques thermiques turbulents péteux et trop petits. Je me dirige vers l'atterro pour poser après seulement 30 minutes de vol.

Le lendemain, le ciel est toujours très humide et ça sent le surdéveloppement à plein nez. Disentis se trouve dans une de ces régions de vol qui, à l'image de Fiesch et du Valais central, offrent en général des conditions musclées voire très musclées avec de larges zones où poser n'est pas une option due aux vents de vallée certains jours. Martin nous concocte une manche avec l'aide de Chrigel Maurer et de deux autres pilotes. Nous avons rapidement droit à un briefing.

La manche doit être rapide et le temps menace de se détériorer à mesure que



Jan Laïs pouce levé !

la journée se réchauffe. Je suis carrément stressé, mes deux GPS sont programmés avec la manche et je m'apprête à décoller avec plus de 100 pilotes, moi qui adore voler seul.

Soudain, je suis en vol avec toujours cette même extase pendant la première minute de vol. Je rejoins la pompe et enroule avec les couteaux ; j'ai 40 minutes devant moi pour trouver une position idéale pour le *start*. Les plafonds n'étant pas encore très hauts, la tâche est assez ardue mais je m'en sors très bien. Trois secondes, deux, une, GO ! Je pousse les barreaux jusqu'à avoir mes poulies qui se chevauchent et fonce vers la deuxième balise. Je suis dans le peloton de tête. Je claqué la deuxième balise et... coule lamentablement. Après avoir gratté et encore gratté, je continue la course mais avec pas mal de retard. Après presque 2 heures, le ciel est devenu carrément flippant, je suis pratiquement à l'arrêt scotché par un vent local et il pleut un peu mais à grosses gouttes. Je suis dans le rouge et décide de rentrer sagement à l'atterro. Cinq minutes après avoir posé, la tâche est annulée, j'ai donc pris une saine décision ! Aucune voile sport ne termina cette première tâche et certains ont posé en marche arrière ou sous la pluie battante.

Le lendemain, je suis plus concentré et moins tendu : le ciel est moins extrême mais tout de même assez menaçant. La manche offre quatre traversées de la vallée principale. C'est technique, mais pas trop. Je boucle la manche, heureux de chez heureux, 15^e en catégorie sport.

La Task 3 est plus technique, elle nous emmène au-dessus des hautes crêtes, des glaciers, loin dans le relief. La manche commence bien pour moi mais

Championnats de Suisse à Disentis

comme d'habitude, je suis vite distancé par les *guns* de compétition. Les choix stratégiques ne sont pas évidents et mon expérience de crosseur m'aide à opérer des choix qui s'avèrent au final payants. Au fur et à mesure, je me retrouve devant des pilotes bien plus rapides qui ont pris des chemins plus « courts ». Après une première grande transition, je me retrouve dans un « machin » à plus de 6m/s pas vraiment confortable, c'est quand même les Alpes... Ensuite : un âpre combat avec un espace aérien gênant mais je finis par arriver au *Turn point* au-dessus d'un glacier impressionnant. Je transite vers une vallée plus à l'Est, claqué la balise et peine à remonter. Je décide de m'enfiler dans cette vallée malgré le peu de gaz. Tout est à l'ombre mais je retrouve d'autres pilotes et au détour d'une arrête, une puissante pompe. Je suis à nouveau à plus de 3000 mètres et longe la crête vers le sud. Je vois le col où se trouve la balise mais il y a un espace aérien et il faut passer au-dessus, puis à côté... Pas facile avec toute cette ombre. Le vent forcé et pas juste un peu. Au Sud, j'aperçois le Tessin au-delà du col et la pression y est plus haute que dans la Sulselva, d'où le vent. Plus qu'une arrête et après environ 200 mètres. Je suis debout sur mon deuxième barreau avec pas des masses de gaz. Je n'avance pas et je coule : génial... Je finis par franchir l'arrête et me fais catapulte en *soaring*. La balise est à ma portée mais le *spot* est vraiment engagé, venteux, turbulent et la base de gros nuages pas vraiment accueillante et à portée de main juste au-dessus. Je me retrouve subitement seul, serre les fesses et vais claqué cette fichue balise. A l'instant où je l'obtiens, cela devient subitement dégueulasse ; on dirait du foehn ! Vite, je dégage ! En repartant, je croise un gars en ENZO 2 qui gratte, il me fait un peu pitié ; ça ne doit pas être marrant avec ce couteau et il va être totalement seul pour faire cette balise. Dix minutes plus tard, je nage dans le bonheur en traversant une dernière fois la Sulselva entre d'énormes nuages, c'est beau à chialer et il ne me reste que des balises faciles jusqu'au *goal*. Je finis cette manche d'environ 80 kilomètres environ, assez



Une « récup » avec la petite famille, c'est encore mieux !

bien classé et pas peu fier, je suis 39^e de la manche en open et 6^e en catégorie sport.

Le lendemain, le vent a bien forcé et le ciel est toujours aussi humide. Nous aurons droit à un classique : une manche en ligne droite de 82 km par la Calenda jusqu'à Schiers.

Au *briefing*, on nous explique à quelle sauce on va être mangés : au menu, une chîée de vent d'Ouest – Nord-Ouest, un passage sous le vent bien dégueulasse, où il ne faut pas traîner et la traversée depuis la Calenda jusqu'à Schiers : bref, 25 kilomètres de plané sans le moindre thermique. Les jours suivants ne seront pas volables et cette 4^e manche sera la dernière.

Avant le *start*, nous sommes très hauts sur la crête principale des Alpes et le paysage est irréel. Encore une fois, c'est beau à chialer. Au *start*, je ne suis pas aussi haut que je voudrais et, franchement, ça m'énerve. Je pousse à fond et *bing* ma voile se cabre et monte à 45° ! Oulah ! Avec quelques pilotes, je suis en train de transiter dans un de ces thermiques de l'espace et éviter de finir dans la base du nuage va être difficile voire impossible. Nous modifions donc notre transition en direction de la vallée. Ok, ça se calme juste. Petit problème, je suis 1000 mètres plus haut que le peloton de tête qui nous a mis bien 1 kilomètre ou 2 dans les dents en ne volant pas à la verticale comme nous. Plus tard, j'arrive dans la zone que Martin nous a annoncée comme étant « légèrement turbulente ». C'est vraiment

dégueulasse et au bout de quelques tours dans le thermique, je prends mes jambes à mon cou comme tous les autres. Deux minutes plus tard, Yael Margelish, qui vole 200 mètres devant moi fait une frontale avec sa Boom 10 en pleine transition et finit au secours.

Au-dessus de Flims, c'est de nouveau super, mais alors super beau ! On traverse la vallée, on claqué une balise et on revient vraiment bas et sous le vent. Je galère et on est de plus en plus nombreux, mais l'union fait la force et on remonte.

La Calenda est là, juste à portée de transition, mais bon, ça sent le mauvais plan à finir sous le vent. Pas moyen de monter au-dessus de 3000 mètres. Tant pis, on se jette dans la gueule du loup sous le vent de la Calenda. La transition, ça va... L'instant d'après déjà moins : on est sous le vent et c'est vraiment violent. Il faut à tout prix monter ! Je monte avec quatre ou cinq autres pilotes et rien que gérer ma position par rapport aux autres en plus de mon aile dans le thermique n'est pas évident... Bam, je me prends ma première vraie fermeture de la saison : 45% de mon aile droite est cravatée et ça monte des briques ! On approche de la base, puis on la dépasse je sais qu'une pilote est tout près, je pousse quelques cris pour ne pas me la ramasser. Je sors rapidement du nuage et *surfe* cet énorme machin du côté au vent, et ça continue de monter. Finalement, à plus de 3300 mètres, je me lance dans cette fameuse transition de 25 kilomètres et c'est superbe. La vallée

du Rhin est au-dessous et on voit très loin. Je la joue conservateur et vole à la meilleure finesse possible, peu importe la vitesse si on n'atteint pas le *goal* !

Je claqué la dernière balise en observant plusieurs pilotes qui n'y arrivent pas et cherchent à remonter en *soaring*. Je passe la ligne du *goal* et me laisse couler dans le puissant vent de vallée laminaire. La rentrée en train fut interminable ce qui nous laissa tout le loisir de siffler quelques bières avec les copains ! Le bilan : c'était fantastique ! La beauté du site, l'expérience acquise et les bons moments l'ont très largement emporté sur les moments flippants, la météo moyenne et mon appréhension pour la compétition. Au classement final, je termine 8^e sur 37 en sport et 59^e sur 107 en *open*. J'ai aussi eu le plaisir d'être plusieurs fois accueilli par mes enfants à l'atterro, ce qui n'a pas de prix.

S'il y a une chose que je peux vous conseiller, c'est de venir l'an prochain à la Swiss open, même si vous n'êtes pas des bêtes de course. C'est une occasion extraordinaire d'apprendre et de découvrir en toute sécurité à voler dans de nouvelles régions. Conditions pour participer : une licence sportive (remboursée par le Club), posséder et apprendre à se servir d'un vario-GPS, s'inscrire suffisamment tôt, idéalement aller à au moins un entraînement de la Ligue. Si vous avez des questions, j'y réponds volontiers par courriel : parabos-trich@gmail.com

Jan Laïs

Classement général : 1. Stefan Wyss (Ozone Enzo 2), 2932 points. 2. Michael Maurer (Gin Boomerang 10), 2885. 3. Stephan Morgenthaler (Ozone Enzo 2), 2865. 4. Urs Schönhauer (Gin Boomerang 10), 2843. 5. Michael Sigel (Gin Boomerang 10), 2803. – Puis : 59. Jan Laïs (Ozone Delta 2), 1637. – 107 classés.

Classement catégorie Sport : 1. Reynald Mumenthaler (Nova Triton 2), 2791 points. 2. Rüdiger Gördes (Skywalk Cayenne 5), 2572. 3. Thomas von Burg (BGD Cure), 2571. – Puis : Jan Laïs (Ozone Delta 2), 2221. – 37 classés.

Classement catégorie femmes : 1. Nanda Walliser (Skywalk Poison X-Alps), 2594 points. 2. Emanuelle Zufferey (Niviuk Icepeak 8), 2558. 3. Meryl Delferriere (Gin Boomerang GTO2), 2480. – 10 classées.

Le millésime 2016 a réservé de belles surprises !

La saison des
« distancespatzs »

Après l'incroyable année 2015, le millésime 2016 a été légèrement moins bon, mais le crû n'a pas le goût de bouchon pour autant. De jolis vols ont été réalisés par les « distancespatzs » du VLJ, avec notamment celui de Roman Kowalczyk depuis Mont-Soleil : 137 km et record battu depuis ce site que l'on pourrait baptiser site de l'année. Damien Rossé, responsable de la Coupe de distance pour le VLJ, résume brillamment la saison.

Après un hiver rigoureux, les oiseaux de longues distances et leurs machines infernales ont eu un peu de mal à se remettre en l'air. Après une saison 2015 incroyable avec quantité de records pour plusieurs pilotes, on n'attendait en définitive pas grand-chose de l'exercice 2016. Les premiers vols de distance sur les crêtes jurassiennes ont été réalisés vers la mi-mars où plusieurs vols de 50 km et même davantage ont été réalisés. Depuis Niderwiler ou Raimeux, les premiers thermiques printaniers nous ont vite fait remarquer que l'on ne vole pas avec des ailes rigides...

Il faut ensuite attendre fin avril pour avoir des scores un peu plus portables pour le Club, notamment depuis le déco de Montoz. La première grosse journée fut le 6 mai : Jan Läis effectue un premier vol de la saison de plus de 100 km au départ de Niderwiler. Toujours ce même 6 mai, François Donzé réalise un joli vol de plus de 80 km.

Le lendemain, les compteurs s'affolent. Toujours depuis Niderwiler, Fred Racle obtient 120 km, alors que Joris Lardon fait mieux encore avec 131 km. Le 8 mai, et c'est à relever, Pierre Arn et sa fille Coralie réussissent un magnifique vol de 50 km en biplace depuis Raimeux. Les vols de

Fred Racle prend son envol pour un... long vol.



distance en biplace sont si rares qu'ils méritent d'être relevés et surtout salués à leur juste valeur.

Entre mi-mai et mi-juin, quelques bonnes journées de cross ont permis de très jolis vols pour nos pilotes. Le 10 mai par exemple, on se retrouve entre potes au Weissentein avec à la clé plusieurs vols de plus ou moins 100 km pour certains. Ensuite, c'est la journée du 23 juin (les Jurassiens avaient congé d'office, les autres pas...), qui est la plus remarquable avec un vol de 122 km pour Fred Racle au départ de Mont-Soleil. Pour ma part, je dois me contenter d'un vol de 95 km ; encore une fois, je bute sur cette satanée barre mythique des 100 km. Ce sera mon objectif en 2017.

Les aléas de la météo font que les conditions deviennent à nouveau un peu moins bonnes les jours suivants. Le lundi 4 juillet, journée classée pas forcément exceptionnelle par les professionnels de la météo, Roman Kowalczyk décolle de Mont-Soleil et pulvérise le record du site avec 137 km. C'est d'ailleurs son premier vol de plus de 100 km.

Mais la saison n'est pas terminée pour autant. Et c'est tant mieux ! Lundi 18 et mardi 19 juillet, plusieurs

vols de plus de 50 km sont effectués : François Donzé, Fonzi, Le Long, Vincent Dreier et Damien Charmillot sont dans la gonfle.

Lors de la deuxième partie de l'été, alors que je mets tout en œuvre pour réussir les exercices en vue de l'obtention du brevet A de biplace, les crosseurs trouvent de bonnes conditions sur les flancs nord et sud de nos montagnes qui donnent alors un splendide rendement. Les dernières journées canon ont été exploitées début septembre. Joris Lardon tape dans le mille ; il réalise un nouveau vol de 100 km depuis Mont-Soleil. Comme quoi, ce dernier site pourrait très bien être classé comme le site phare de la saison 2016.

Dans l'ensemble, ce fut une bonne année pour le vol de distance, mais rien à voir avec 2015. Les adeptes de vols « long courrier » ont pu marquer de belles traces sur les crêtes jurassiennes et même ailleurs. Certains ont battu leur record personnel, record de site ou franchi la barre des 100 km (ou pas...). Ce qui est certain, c'est que pour 2017, les crosseurs du VLJ seront là pour avaler de nombreux kilomètres.

Damien Rossé

Et si la Phantom de Nova allait tout révolutionner ???

Le conseil
sécurité

Cher Père Noël,

Ayant été (tout l'été) sage et ponctuel au travail, que j'ai bien fait mes devoirs et que tous les élèves sont contents, idem pour les passagers, est-ce que... pour l'année 2017, je pourrais avoir, deux nouveaux parapentes magiques ? Merci de me livrer à Noël, directement dans mes chaussures de parapente ces deux magnifiques outils de technologie qui, je le pense, révolutionneront le monde du vol libre.

14

Donc, un biplace Skin Plume homologué B ! Vous y croyez ? Eh bien oui, c'est fait, Olive m'avait dit qu'il bossait là-dessus et PAF, le voilà, avec un peu de retard car la production, ce n'est pas toujours facile, mais la machine vole dans les Alpes françaises et aurait dû partir au Népal. Aurait ? Ben oui car mon pote Hervé

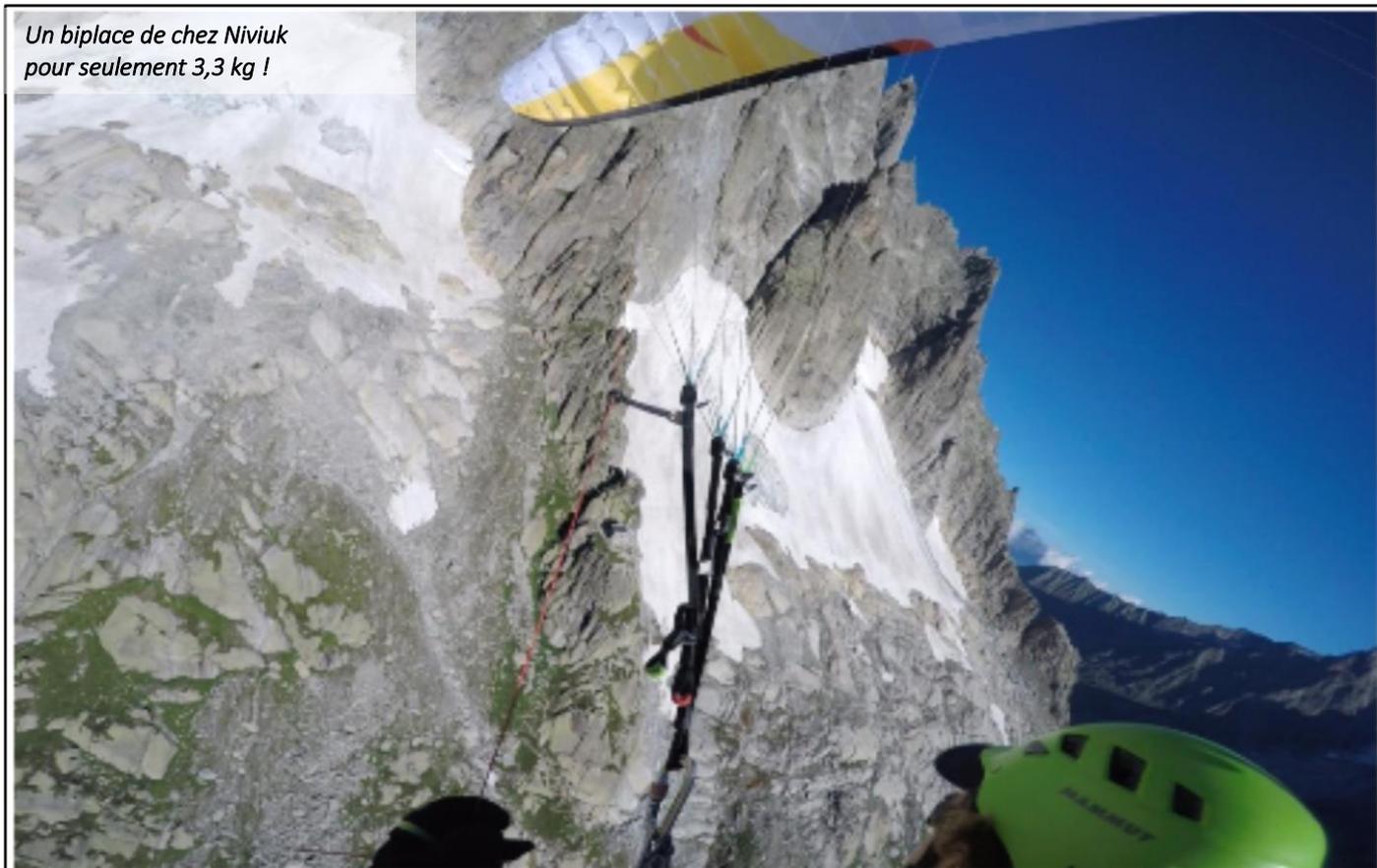
Cher Père Noël et sa hotte remplie de cadeaux !



de Genève n'a pas pu avoir une version bêta... alors il part avec autre chose.

Mais comme nous on reste en Suisse, peut-être qu'on pourra le voler. Une super conception qui ravira

Un biplace de chez Niviuk pour seulement 3,3 kg !



les sherpas, car du haut, euhhh du bas, de ces 3,3 kg (oui, c'est juste) pour un PTV de 110 à 190 kg (c'est juste aussi, pour moi..., pas de rigolade svp). Eh bien, cette machine testée aux abords des autres biplaces vole pour ainsi dire la même chose, alors même s'il y a quelques trucs en moins ou en plus, eh bien les clients on fait le même vol que les autres lors des tests !

Certains diront : « Et la ressource » ?, Alors là, c'est un travail conséquent qu'a fait monsieur Naef. Du coup, c'est peut-être aussi pour ça qu'ils sortent une Skin 2 Plume, magique déjà la une ! Demandez à Mattttttthieu ! Donc pour poser et comme je le dis toujours, lisez le mode d'emploi ; c'est marqué dedans ;-)

Donc c'est une voile qui, vous le verrez, venez déjà essayer la Skin solo : vous serez bluffés : Elle monte sans vent, décolle super bien et aujourd'hui elle ressemble à une aile A sans souci. Elle vole la même chose et c'est déconcertant de facilité au sol, donc idem pour le biplace ! Bien, Père Noël, tu pourras aussi remplacer ton traîneau par ce joli jouet ☺

Et comme deuxième cadeau, car j'ai vraiment été sage comme une image, merci de glisser la petite nouveauté de Nova, la voile qui hantera vos nuits, la Phantom !

Kèsako ? Une aile impressionnante en, 1- facilité, 2- performance ! Le hic, son prix, mais ça c'est un détail. Ce truc si excitant, c'est qu'en fait ils ont réussi à supprimer au maximum le ballonnement en augmentant les cellules, et du coup, la configuration interne de l'aile ! La pauvre couturière met trois fois plus de temps qu'une aile normale... à coudre plus de 800 pièces, contre 80 pour une lon (B)... Si, si, c'est vrai.

Et alors ? Ben en regardant ceux qui l'ont volée, moi j'attends le Père Noël, et bien à côté de la Triton (C) qui est une référence, demandez au Nico, il n'y a pour ainsi plus de différence. Donc ? Au final, on a les performances de la C avec la facilité de pilotage de la B basse. Alors pourquoi se priver de surfer, glisser, passer au-travers de l'air turbulent en thermique, en « glissant » dans celui-ci alors que, sa grande sœur la Triton, se « bloquouille » en « roullouiant » à l'entrée de la cheminée avant de donner ses performances ? La Phantom, elle, ne sent

rien du tout, elle va mieux dans la turbulence ! Et c'est même confirmé par des pilotes compétents de compétition...

Alors voilà, une nouvelle aile pour commencer l'année, un prix qui, clairement, en vaut le travail et qui effectivement ravira les pilotes de notre région.

Vas y Père Noël, dépêche-toi s'il te plaît...

Je te remercie de ne pas coincer la cheminée (sinon plus de thermiques) et de ne pas faire de bruit (car les « zoizzillons » dorment pour rattraper les heures perdues des week-ends du dernier été, assez court en fait, mais bien ensoleillé). Surtout, habille-toi bien, car dehors, tu sais, il fait si froid. Sinon, tu prends les gants chauffants de Basile qu'il a construits, exprès pour toi, avec des climatiseurs hiver à mettre sur les poignées de freins pour être au chaud pendant huit heures.

Je te souhaite une toute belle nuit de Noël, sans trop de glissage (sinon, retrait de permis) et merci de me livrer en premier, car comme tu le sais, blablablablaba.... ☺

Volablement vôtre, François



Nonante-neuf caissons avec la Nova Phantom !

« Elle s'est envolée à 27 ans, légère comme une plume ! »

Hommage
à Alix Rucheton

Rendre hommage à Alix... Après une courte réflexion et une lecture du dernier journal La Plume, j'accepte. Depuis, je tourne autour. Ecrire pour honorer sa mémoire, cela se prépare. Heureusement, Daniel Bachmann me laisse un délai très raisonnable pour le faire...

16

Alix est née à Biarritz, cité balnéaire de notre sublime côte basque. Une enfance au bord de la mer, ou pour être tout à fait exacte, de l'océan. Des étés illuminés de soleil, salés et iodés...

Fière de ses origines, elle était la benjamine d'une fratrie de trois enfants. Elle a hérité d'un caractère bien dessiné, tout comme sa jolie silhouette. Longiligne, presque frêle, elle gardait farouchement ses cheveux longs, qui bouclaient avec le temps, et mettait toujours ses grands yeux verts foncés en valeur, pour autant qu'ils aient eu besoin de l'être ! Ce vert, si incroyable, en était presque indescriptible. Un seul de ses regards lui suffisait pour se faire comprendre.

Sa soif de liberté, loin de s'être étanchée, la poussait à partir sac au dos pour des pays lointains. Sa sincérité, son enthousiasme, ses convictions lui ont permis de belles rencontres de par le monde. «*La vie est belle!*», répétait-elle souvent...

Fin 2011, elle avait posé ses valises en Suisse. Elle y a découvert le parapente. Le coup de foudre... Une passion sportive dévorante, une persévérance et une expérience déroutantes. Pour nous, famille de non-initiés, c'était forcément à risque. Sans vraiment le mesurer, le palper, ou même l'imaginer.

C'est en arrivant à Saint-Luc que j'ai réalisé. Mesuré, palpé, imaginé... Toutes les photos qu'Alix envoyait me montraient en fait une altitude et des reliefs impensables. Et son



talent. Le parapente la rendait simplement épanouie et elle le faisait savoir. J'ai aimé la Suisse et ses hauts sommets dès que je les ai vus. Je leur ai souri à mon arrivée et j'ai pleuré en les quittant. J'ai compris pourquoi ma sœur y était heureuse, en survolant quotidiennement des paysages à couper le souffle. Mer et montagne sont désormais à jamais liées pour nous, comme nous le sommes avec les parapentistes.

L'accident est indiscutable. Fichu vent rabattant... Nous garderons simplement en mémoire que le vendredi 2 septembre 2016, Alix était la plus heureuse de partir voler, sous un soleil radieux. «*C'était une vraie championne*» est une phrase que je répète souvent, gonflée de fierté. Le Weisshorn doit se le dire lui aussi, depuis qu'elle a réussi à l'atteindre, fin juin.

Ce jour-là, Alix ne concourait pas

pour gagner la Vercofly 2016, elle voulait simplement voler.

Elle s'attachait à pratiquer davantage, à voler plus haut, pour vivre librement. Malgré de solides attaches au sol de ceux qui l'aimaient, elle s'est envolée à l'aube de ses 28 ans, légère comme une plume. Elle est aujourd'hui dans tous les vents du monde, plage de Lafitena au Pays Basque, cabane du Tracuit en Suisse, et au Chili...

Bon vol ma belle Alix. Muxus.
(Traduction: *baisers* en basque).

J'adresse mes plus sincères remerciements au comité de rédaction, pour m'avoir donné cette belle opportunité de rédiger un hommage à ma sœur, lu par des parapentistes suisses. Bons vols à vous tous...

France Lardit

Une immersion à Malte pour une première !

The top
of the world

Malte, petite île à 70 km au sud de la Sicile, ancienne colonie britannique, on y parle le maltais et l'anglais. Le but du voyage était des vacances en famille mais mon ami David Cassar, qui est Maltais, a insisté pour que je prenne mon aile, désolé chérie je ne veux pas vexer David ;-)

Les sites de vol sont petits avec peu de dénivélé et Malte n'est clairement pas une destination parapente, mais ça vole pour peu qu'un peu de vent souffle dans la bonne direction pour permettre de raccrocher les thermiques. David m'emmène sur un premier site magnifique mais « *il est où le déco dis voir... Et y a un atterro !?* » On ne parle pas ici de déco dans le sens où nous en avons l'habitude, mais plutôt d'un mini coin de sol où il n'y pas de rochers, de ronces et éventuellement une vieille moquette qui traîne au sol. Malheureusement, le site n'est pas volable ce jour-là.

Nous profitons de quelques jours de piscine, plage et de tourisme en famille jusqu'à ce que David m'appelle : « Cette fois, ça vole ; c'est demain ! » Le lendemain, David passe me prendre peu avant 8h. On roule pendant 30 minutes dans un dédale de rues et passons chercher Bartek au port. Bartek est un pilote polonais qui travaille sur des yachts de luxe et profite de ses jours de congé et ses vacances pour aller voler.

Nous nous dirigeons vers le village de Hal Gharghur pour prendre un petit déjeuner. Œuf, bacon, pain et thé pour trois, pour seulement 7,60 Euros. David s'impatiente : « Bon, on va voler !? » On arrive sur le site « *The top of the world* » et le moins qu'on puisse dire, c'est que c'est minuscule, une erreur en décollant et c'est le bobo garanti, mais il faut bien le dire, la vue est splendide. Autre petit

Un déco à Malte : c'est plutôt petit... (photo jl)



hic, le dénivélé ou plutôt la quasi absence de dénivélé.

Un pilote norvégien, qui vole avec une Spiruline (très mauvais choix sur ce site), fait un tas d'entrée après un vol de 30 secondes, tandis que David thermique au-dessus de nous sous sa Boom 10. Je décolle en troisième et croche presque immédiatement le thermique. A ma surprise, c'est plus turbulent que je ne l'aurais imaginé, mais c'est acceptable. La vue est grandiose et je savoure 1 h 30 de vol sur 200 mètres par 200.

C'est assurément le plus petit site que je n'aie jamais volé. Je finis par vouloir poser et après moult tentatives de *top landing*, je me résous à aller poser en bas. Sauf qu'il n'y a pas vraiment d'atterro et que c'est de plus en plus turbulent et thermique. Il y a de petits champs en terrasse avec des murs autour et ils sont tous étroits et perpendiculaires au vent. Je me ramasse presque en

dépassant le champ en jachère que je visais et finis tant bien que mal dans un champ fraîchement labouré après 1 h 45 de vol.

On se retrouve tous au déco pour une longue séance de *parawaiting*. On mange un truc, me *briefe* sur le *top landing*, et on rigole bien.

Plus tard, cela vole à nouveau avec moins de thermiques et plus de dynamique, je me fais bien plaisir. Ça faiblit et tout le monde va poser. Finalement, grâce aux bons conseils de mes parapotes, je pose nickel sur un champ au-dessus du déco.

Je me demande toujours pourquoi le site s'appelle « *The top of the world* » mais ce fut une belle journée de vol avec mon pote David Cassar et des conditions très différentes de ce que nous trouvons en Suisse. Malte, c'est de la balle et on peut même y voler, un peu !

Jan Laïš

Suspense et émotions étaient au rendez-vous

Jura'ltitude XC :
le bilan

Que de temps s'est écoulé depuis la dernière Jura'ltitude XC du mois de juin... J'ai à peine l'impression d'avoir terminé l'édition 2016 qu'on est bientôt plus proche de l'édition 2017 ! Ah oui, ça signifie que c'est également le moment de faire l'assemblée générale et de décider quoi faire pour l'année prochaine car les pilotes sont déjà en train de planifier leur calendrier de course pour l'année suivante. Mais avant de passer définitivement à la future édition 2017, revenons un instant sur cette magnifique et intense édition 2016.

Le travail de préparation s'est déroulé un peu plus facilement pour cette 2e édition vu que le comité était, cette fois-ci, un peu plus expérimenté. Les inscriptions ont pratiquement atteint 20 pilotes (notre objectif idéal) avant de redescendre dans les derniers jours de préparation. De quoi donner quelques sueurs froides et heures d'adaptation informatiques côté technique chez Julien qui nous a une fois de plus démontré ses compétences d'homme de terrain. Le premier désistement est venu de Fabian Umbricht, qui s'est malheureusement blessé au dos en début de saison lors d'un vol de préparation dans la région. Les premières frayeurs passées, il a pu rapidement nous rassurer sur son état de santé mais malheureusement le corset et la rééducation l'ont empêché de défendre son palmarès cette année. Ce qui ne l'a pas empêché de venir soutenir les participants durant la course ! Lors de notre dernière entrevue au Graitricks au mois d'août, Fabian s'intéressait déjà fortement à l'édition 2017 à laquelle participera peut-être aussi sa fidèle suiveuse Stéphanie, également grande adepte de Hike & Fly.

Deuxième surprise quelques minutes avant le briefing, un habitué de notre course régionale vient également de faire un atterrissage malheureux sur le toit d'une maison lors de son dernier vol d'entraînement. C'est Rolf Gisiger qui

Laurent Monneron brillant vainqueur du tracé « Challenge ».



m'avertit par message que ses blessures ne sont pas graves mais qu'il ne pourra objectivement pas participer non plus cette année. Quelle poisse ! Un dernier pilote pourtant très attendu manque à l'appel lors du briefing le soir avant le départ: le « X-Alpeur » et pilote Freestyle allemand Manuel Nübel ne s'est pas présenté et ne nous a pas donné de nouvelles. Il nous répondra un peu tardivement qu'il a eu un empêchement et nous en resterons là.

Tous les désistements ont malheureusement concerné le parcours « Challenge », ce qui a porté le nombre de concurrents à 4 seulement contre 12 pour le parcours « Alternative ». Le comité a même réussi à organiser une assistance tournante de dernière minute

pour permettre à David Steen de participer à la course malgré le désistement de son assistant prévu initialement. Encore un énorme merci à Virginie, Yves-Alain (mon papa) et Jérôme pour leur formidable soutien à David et à la course !

Une grande nouveauté pour beaucoup ! Les premiers jours de course s'annoncent chauds mais plutôt bons pour le vol libre ! On se réjouit de voir quelle tactique chacun mettra en place afin de se positionner au mieux durant les deux premiers jours de course, sachant qu'un front pluvieux est annoncé pour le troisième jour. Les prévisions ont tenu leurs promesses et une bonne partie des parapentistes ont pu nous démontrer leurs excellentes compétences de vol.



Christian Voiblet s'est battu jusqu'à la dernière minute pour l'emporter sur le parcours « Alternative ».

Le premier à surprendre tout le monde, surtout les pilotes régionaux, c'est Laurent Monneron qui en décollant tôt de Delémont réussit, par un vol improbable mais magnifiquement géré, à remonter le Val-Terbi, survoler la Hohe Winde pour terminer du côté de la Schwengimatt. Quelle démonstration ! Notre Matthieu ne fait pas moins bien en partant de la Montagne-de-Moutier sous le nez de ses rivaux pour ramasser tous les points côté Est du parcours et terminer également du côté de Balsthal.

Christian Voiblet, qui participe à sa première course de marche et vol en parapente, remonte également une grande partie de la première chaîne mais en ayant décollé de Loveresse. La course est lancée sur les chapeaux de roue et les forces des pilotes au sol sont déçues par les perspectives de vol de distance et les performances des autres, même si tous n'arrivent pas au bon moment sur les décollages...

Téléphone d'Alain Piquerez qui était le seul participant à partir d'abord en direction du Chasseral sur le parcours « Challenge » : « J'ai eu un pépin au décollage du Mont-Soleil et c'est une souche qui m'a arrêtée, mon pied me fait souffrir. Je crois que je dois m'arrêter

là pour cette année. » Heureusement rien de trop grave, même si son pied a pris de drôles de couleurs par la suite. Mais dommage, on aurait bien voulu savoir si sa stratégie se serait révélée payante. Pendant ce temps, du bétail franc-montagnard a eu raison du courage de notre Grison Michaël Bernhardsgrütter, qui craint alors toute traversée de pâturage en présence des animaux. Il reviendra mieux préparé en 2017. Le deuxième jour, les pilotes continuent de se croiser et de se suivre en l'air et au sol. Alors que certains semblent se balader en vol et engrangent les points facilement, d'autres luttent au sol contre la forte température et la fatigue physique qui en découlent. C'est le tour de Vincent Dreier de nous annoncer qu'il souhaite s'arrêter là, n'ayant pas réussi les vols espérés et les conditions de marche étant difficiles. Il ne reste donc plus que notre compétiteur Bêat Howald pour tenter d'attraper l'aigle valaisan Lolo qui semble déjà bien éloigné grâce à sa deuxième traversée volante du Jura ! Christian ne fait pas moins bien afin de garder son avance sur Matthieu qui le presse toujours plus. Le troisième jour, samedi, c'est la pluie qui vient à la rencontre des pilotes ainsi contraints de marcher. Pendant que certains improvisent des décollages inconnus jusqu'alors, d'autres nous offrent de magnifiques sourires à leur rencontre, même perdus au fond du col de La Scheulte. Bravo Livio et Dominik pour votre parcours empreint de découverte et de plaisir ! Le suspense et les stratégies s'élaborent sur le parcours « Alternative » et des pilotes se (re)trouvent au coude à coude. Cette année, c'est Luca Gigandet qui est en mesure de mettre la pression sur Daniel Bachmann, l'expérience vécue est payante ! Rolf Erhardt, accompagné de son père, découvrent la région avec plaisir mais efficacité ! Des calculs savants sont réalisés au dernier soir de course. Auront-ils tous le temps de rentrer à Saint-Ursanne ? Rien n'est moins sûr, alors Go, Go, Go !

Seuls David et Roman choisissent de rentrer avant le quatrième jour car ils ont réalisé leurs objectifs pour cette année, mais ils sont loin de démériter ! Pour tous les autres, c'est la course contre la montre pour assurer le retour à Saint-Ursanne en engrangeant un maximum de points ! Sur le parcours « Challenge », Lolo termine ponctuel

pour le repas de midi grâce à son avance des jours précédents. Pendant que Bêat tente jusqu'au bout de rentrer de La Roche Devant en volant mais les conditions l'en empêchent malheureusement.

Sur le parcours « Alternative », Christian a fait son choix : il tente d'assurer sa première place en prenant le risque de retourner chercher la Pierreberg à pied sans être certain d'avoir le temps de rentrer ensuite. C'est la faute à Matthieu qui est passé par la Hohe Winde et a ainsi quelques points d'avance, bien joué ! Au final, onze concurrents terminent à moins de 4 h du délai dont un à seulement 31min ! Ils sont tous allés jusqu'au bout de l'expérience et méritent nos plus respectueuses félicitations. Bravo Christian pour ces derniers kilomètres réalisés au pas de course et pour ton magnifique esprit sportif ! Votre émotion sur la ligne d'arrivée nous a touchés (et m'a rappelé bien des souvenirs personnels ;-). Roman et Raphaël semblent bénéficier de l'expérience des courses précédentes pour rejoindre l'arrivée à des places plus que respectables et dans les temps !

Grâce à l'excellent suivi du comité et des nombreux bénévoles que je remercie encore chaleureusement pour leur engagement sans faille, la course a pu se dérouler dans des conditions optimales et le public a été bien informé grâce à Cathy. Les résumés vidéo ont également été très appréciés. Seul bémol dans la fin de course : les spectateurs et suiveurs ont tellement apprécié l'application Android et son Live Tracking qu'on a fait planter les serveurs de Live-Track24 deux fois de suite... Victimes de notre succès ! On va y remédier de notre mieux pour 2017. Entraînez-vous et rejoignez les courageux pilotes derrière la ligne de départ du jeudi 22 juin au dimanche 25 juin 2017!

Pour le CO, Vincent Aubry

Classement final « Challenge » : 1. Laurent Monneron. 2. Bêat Howald. 3. Vincent Dreier. 4. Alain Piquerez.

Classement final « Alternative » : 1. Christian Voiblet. 2. Matthieu Geiser. 3. Luca Gigandet. 4. Daniel Bachmann. 5. Raphaël Seuret. 6. Rolf Erhardt. 7. Roman Kowalczyk. 8. Tom Haldimann. 9. Livio Beschi. 10. Dominik Möller. 11. David Steen. 12. Michaël Bernhardsgrütter.

A la découverte des charmes de la Suisse centrale

Sortie
du Club

Après le succès de la formule en 2015 avec une sortie à la cabane Rambert au-dessus d'Ovronnaz, le Club avait décidé de rééditer le concept pour aller voler dans des coins peu connus de Suisse. Cette année, c'est la Suisse centrale qui était à l'honneur avec la région du Hoch-Ybrig.

Cette destination avait pour particularité de convenir au plus grand nombre puisque tant les fans de marche et vol que ceux un peu moins sportifs y trouveraient leur compte, la région étant bien desservie par diverses remontées mécaniques et sentiers pédestres.

La date ayant été fixée depuis longtemps et un bus 40 places réservé, c'est avec un peu d'inquiétude que les GO ont analysé la météo toute la semaine. Finalement, la chance fut avec nous, la seule journée ensoleillée annoncée pour la semaine tombant justement sur le samedi 22 octobre ! Un bref contact le vendredi soir avec un pilote local confirmait la tendance et c'est relativement confiants que les 35 personnes ont embarqué de bonne heure dans le bus spécial tout confort loué pour l'occasion.

Après environ 2h de trajet, nous arrivons dans la région d'Einsiedeln – lac de Sihl. Paysages typiquement suisses : drapeaux, géraniums et fermes bien rangées tip top en ordre ! Cette région, peu connue de nombre d'entre nous, semble avoir un énorme potentiel, non seulement pour le vol mais aussi pour les baignades dans le superbe lac de Sihl et les balades. Les premières impressions sur le coin sont bonnes, ceci d'autant plus que l'on sort progressivement du brouillard qui nous a accompagné une bonne partie du trajet. Ça s'annonce bien !

On arrive au pied du domaine de Hoch Ybrig et notre chauffeur nous dépose sur une gigantesque place de parc, au départ du téléphérique menant à Seebli et son petit lac de montagne. Afin que chacun puisse trouver son compte sur ce site et pour ne pas répéter les erreurs de l'année dernière, un rapide *briefing* est organisé. En gros trois possibilités



Damien Charmillot en tête de cordée. Suivent Francis Gafner et Alain Piquez.

s'offrent pour monter : marche complète, téléphérique jusqu'à Seebli et ensuite marche ou encore téléphérique jusqu'à Seebli et ensuite télésiège jusqu'à Sternen où se trouvent plusieurs décollages « officiels ». Les groupes se répartissent et une visite de l'atterro s'organise rapidement. Celui-ci se

trouve directement à côté du téléphérique, ce qui permet d'enchaîner les vols sur une journée, ceci d'autant plus qu'une carte journalière est disponible au tarif plus que raisonnable de 26 francs !

Les marcheurs les plus motivés prennent la direction de Schülberg pour une



Florent Schori s'apprête à décoller avec sa lota magique !



Un décor exceptionnel.

ascension de plus de 1000 m de dénivelé alors que personnellement je choisis le compromis : première partie de la montée en cabine et ensuite marche. On se retrouve une grande partie du groupe à Seebli pour un petit café avant d'attaquer les choses sérieuses. Arrivés au sommet de Sternen, couvert par une belle petite couche de neige, la bonne humeur redescend tout à coup d'un cran... C'est complètement cul au sommet, il y a facilement 15 km/h de vent arrière.

On discute, on admire le paysage à couler le souffle et finalement après 30 minutes « d'achat de terrain », on décide de redescendre de quelques dizaines de mètres où quelques pilotes locaux sont arrivés. Quelques mots échangés avec ceux-ci nous font comprendre que la situation est habituelle ici et qu'il n'est pas rare de décoller dans ces conditions sous le vent. Deux-trois locaux s'élancent ; apparemment ça décolle sans trop de problème, l'inclinaison de la pente aidant. On se concerta, certains

hésitent encore mais finalement un premier groupe s'élança. Tout se passa sans encombre et après un vol tout ce qu'il y a de plus automnal, on se posa sans encombre sur l'atterro à côté du téléphérique. Les premiers membres du groupe des marcheurs arrivent également, ils ont choisi de décoller dans les environs de Schülberg alors que cinq motivés ont décidé de pousser jusqu'à l'un des plus hauts sommets de la région, le Forstberg. Apparemment les conditions de vents au décollage étaient bien meilleures qu'en haut de Sternen.

Nous avons encore largement de quoi faire un vol. Cette fois-ci, on décide de prendre notre temps, remonter à Seebli, manger une morse et ensuite monter au Sternen par le télésiège pour ce dernier vol. Pendant la montée, on profite d'admirer les marcheurs qui tente de décoller du Forstberg. Ça a l'air de ventiler pas mal mais tous s'en sortent finalement nickel. Dernier vol depuis Sternen, atterro sans encombre et c'est l'heure de la bière bien méritée ! Bilan de la journée : des marches, plusieurs vols (jusqu'à trois pour certains), des rires et la découverte d'une région magnifique avec un gros potentiel, surtout vu la configuration du terrain qui permet des « vachages » beaucoup plus aisés que dans les alpes. Les différents décos sur place permettent des vols avec un dénivelé de plus ou moins 1000 mètres et il est possible de décoller à plusieurs endroits, en fonction de l'orientation du vent. Cerise sur le gâteau et c'est à souligner : aucun incident à déplorer, contrairement à la sortie de l'année dernière, ce qui avait valu un gros coup de gueule de notre président relayé par *La Plume* !

Tout le monde repart content de son périple en Suisse centrale et la journée se poursuit par un souper à la Croisée des Loisirs où certains membres du Club ou des conjoint-e-s nous rejoignent, histoire de se refaire la journée et/ou refaire le monde !

Même si la décision n'est pas prise pour l'année prochain, il est évident que la formule plaît et que la destination choisie cette année a permis de contenter tout le monde, les sportifs comme les moins sportifs. Et pour les deltistes, c'est promis, on trouvera un terrain de jeu l'année prochaine qui pourra aussi vous satisfaire !



Lente progression vers le sommet.

La compagnie du Fred en évasion en Macédoine

Les voyages forment la jeunesse

22



Macédoine : des forêts à perte de vue et un joli terrain de jeu. (dc)

La Macédoine, petit pays des Balkans aux frontières entre le Kosovo et la Grèce d'un côté, l'Albanie et la Bulgarie de l'autre, sera notre destination de voyage (stage) de vol organisé par Jura Evasion pour marquer le début de l'automne 2016 ! Le stage comprend neuf participants armés jusqu'aux dents pour attaquer une semaine à chatouiller les thermiques.

Petite présentation du *team* par Fred Lovis *himself*: « *le toujours jeune Bernie, - celui qui n'a toujours pas l'air de rien le p'tit Simon, - notre Wikipédia à nous Jérôme, - l'incontournable phénomène Belge, Fred - le redoutable dans toutes les situations, Alain - le Tim Cook de l'équipe, Julien - l'homme qu'il faudra suivre de jour comme de nuit, Damien - un certain Vaudois qui a l'air super bon type, Daniel - et votre serviteur qui prendra soin de vous (Fred).* »

Décollage pour Skopje le dimanche 17 septembre, et arrivée sans encombre (une fois n'est pas coutume lors de ces stages...) en Macédoine,

cependant il manquait un élément important pour mener à bien cette semaine intensive... nos parapentes, qui n'étaient visiblement pas dans la soute de l'avion...

Après avoir appris comment déclarer nos bagages au « *lost and found* », on décide de faire la visite culturelle de Skopje. Il n'a bien évidemment pas fallu attendre longtemps pour qu'une terrasse ensoleillée passe devant notre équipe pour changer le thème, et faire une visite... boissons brassées de Macédoine !

Ceci étant fait, on récupère nos ailes en fin d'après-midi à l'aéroport et l'on se met en route, avec le bus et notre chauffeur local, pour Krouchevo, où nous attend Igor notre aubergiste parapentiste.

Réveil matinal le lendemain pour une journée de vols au sud de la ville (le déco se trouve à moins de 5 minutes de navette).

Il y a deux décollages : un déco orienté Est et un autre en Sud-ouest. Le vent arrive en principe de l'Est, ce qui favorise les vols de distance et les vols de plaine. Effectivement le

site se trouve sur une chaîne de montagne entourant une plaine de 70 km de long sur 25 km de large se terminant après la frontière grecque tout au Sud. Les sommets atteignent les 1400 mètres et il y a entre 600 et 800 m de dénivelé ; autant dire que c'est le paradis !

Le site a été le théâtre des Championnats d'Europe de distance parapente en 2016... Pas d'Est annoncé pour les deux premiers jours : on volera donc de l'autre côté sur une petite vallée boisée.

Igor nous fait le *briefing* : « *Bon, alors, vous décollez, vous prenez le thermique devant et une fois que vous avez pris 200 mètres vous partez vent cul et vous pouvez essayer d'aller trouver des pompes en plaine de l'autre côté. Vous pouvez y aller, ça doit être bon !* »

Et la question subsidiaire ne se fait pas attendre très longtemps... « *Et si l'on n'arrive pas à monter ? Il y a un atterro en bas ?* »

« *Ah... Oui ! Venez regarder, il y a une petite clairière, là, au fond de la vallée, vous pouvez poser là si jamais !* » Ouf, on est rassurés !



Ils ont bien volé mais aussi étanché leur soif. (fp)

Le vol se passa bien, mais les thermiques étaient difficiles à tenir et malgré quelques gains d'altitude ici et là, personne ne partit vent cul pour tenter le vol de plaine. Au bout d'un certain temps, il a même fallu se résoudre à descendre, un gros noir arrivait et les premières gouttes de pluie se faisaient sentir. A peine les ailes repliées et c'était la douche !

Le deuxième jour, on décolle à nouveau sur le même site, mais par contre ce jour-là les thermiques sont plus généreux et une bonne moitié d'entre nous partirons en plaine. Pour la suite de la semaine, un joli vent d'Est s'installe et cette fois les choses sérieuses commencent !

Les accélérateurs sont réglés et départ le long de cette magnifique chaîne pour tenter de se rapprocher de la Grèce...

Lors de chaque vol, une bonne partie des pilotes tente le coup, mais la chaîne de montagne est entrecoupée à quelques endroits de petites vallées qu'il faut traverser, ce qui rend l'exercice plus difficile. Une bonne partie d'entre nous posera à la hauteur de la première gorge à une bonne dizaine de kilomètres du site d'envol.

Les jours se suivent et quelques beaux vols seront réalisés. L'objectif étant de pouvoir rallier un restaurant où est servi le plus fameux Burger de toute la Macédoine. Deux pilotes l'atteindront (Alain et Damien). L'avantage du site est que la route

d'accès au restaurant longe le pied de la montagne, ce qui facilite la récup.

Un jour, les conditions étaient là pour pouvoir tenter la traversée de la plaine : après avoir fait du gain au-dessus du décollage, tout le monde se lance au-dessus de la plaine. Les thermiques sont légers et très espacés les uns des autres, ce qui complique sérieusement l'affaire. Il faut bien observer les rapaces et les autres signes annonciateurs !

Par contre, il est possible de se poser partout dans cette vallée, car il n'y a quasiment pas d'arbres, ce sont tous des terrains agricoles. Mais, vu son énormité, il est préférable de poser le long d'une route...

Félicitations à Fred (le Belge), qui a pu atteindre Prilep, la ville universitaire située à l'autre bout de la vallée. Pour les autres, on aura posé à différents endroits sans atteindre l'objectif, mais avec les images en tête d'un magnifique vol de plaine au milieu de ces paysages incroyables.

Vint le moment où Bernie voulait voir d'autres horizons et il demanda « gentiment » à Fred : « *Dis Fred, tu nous avais envoyé une photo avec des lacs pour faire la promotion de tes vacances... Y sont où ces lacs, paske là, ça fait juste cinq jours qu'on vole ici et j'ai toujours pas vu un de ces charognes de lacs !* » Décision était prise le lendemain de faire route jusqu'au lac d'Ohrid !

Après un peu plus de deux heures de

voyage, on est au déco. Malheureusement le brouillard nous gâche la fête et même après deux heures d'attente, rien ne semble se dégager ! On redescend donc en bus pour aller piquer une tête pour certains d'entre nous, ou boire un jus dans un petit village au bord du lac et décider de la suite pour d'autres. Après un peu d'attente, le déco s'ouvre et on remonte rapidement pour profiter de cette fenêtre. On a juste eu le temps d'ouvrir les sacs que le nuage revient nous taquiner... Grrrrrrr !!!!

Mais une fois installé dans la sellette, et surtout dans les starting-blocks, on profite de décoller dès que l'espace visible le permet ! Et là... L'attente et le déplacement en valaient vraiment la peine ! Décollage au milieu des nuages, puis la vue s'ouvre sur le lac avec les montagnes albanaises au loin et ensuite, virage à gauche pour longer le nuage et glisser le long des rochers surplombant une forêt très dense de conifères avec des jeux de lumière incroyables, juste un petit village de pêcheurs perché sur les contreforts du lac nous rappellent qu'on est sur terre et pas au paradis...

Pour terminer la journée, on passera la soirée à Ohrid, station balnéaire jeune et branchée au bord du lac du même nom. La semaine touche bientôt à sa fin et les derniers jours de vols auront lieu à Krouchevo pour clore en beauté ce stage de pilotage. Je ne vous ai évidemment pas détaillé toutes les soirées passées sur place, car comme on dit, « ce qui se passe en Macédoine, reste en Macédoine ! » Pour terminer, j'adresse un merci personnel à toute l'équipe pour la bonne humeur et l'ambiance de la semaine ainsi qu'à Fred et Igor pour l'organisation.

Voilà pour résumer un peu cette semaine, et je ne peux qu'encourager chaque pilote d'aller faire un saut (ou plutôt un vol) dans cette belle région qui mérite d'être connue !

Bons vols à vous!

Damien Charmillot

Notre petit monde vu par des quidams ! Alors, Lucie... ???

Par le petit trou de la lorgnette

La Plume innove. Il s'agit d'une initiative intéressante de Damien Charmillot qui a fait l'unanimité du comité. Le concept : donner la parole à une personne qui n'a strictement rien à voir avec notre merveilleux monde du vol libre et qui se pose quantité de questions sur notre activité. Les yeux dans les yeux, notre Damdam national est allé voir une certaine Lucie Membrez.

24

Qui êtes-vous ?

Je m'appelle Lucie Membrez, de Courrendlin, mariée, pas encore la trentaine et nous serons (avec mon mari) d'ici quelques temps, les futures franchisés du Migrolino de Moutier.

Après cette courte présentation, La Plume aimerait connaître la façon dont vous voyez ou vous imaginez les pilotes de delta et de parapente... Vous acceptez de répondre à quelques questions?

Oui bien sûr, avec plaisir !

Tout d'abord, comment percevez-vous les gens, qui volent en parapente ou en delta ?

Je les vois comme des grands rêveurs qui cherchent à atteindre une liberté et je m'imagine qu'en volant dans le ciel on réalise ce but. C'est sûrement quelque chose qui n'est possible qu'en prenant de la hauteur.

Etes-vous plutôt terrienne ou tête en l'air ?

Je suis une terrienne tête en l'air, car je suis une véritable tête en l'air.

Connaissez-vous quelqu'un qui vole et si oui, vous a-t-il déjà parlé de ses vols ?

Oui, ohhhhhhhhhh OUI!!! J'en connais plusieurs et ils m'en parlent souvent... ! Mais comme ils sont toujours plusieurs ensemble, c'est plutôt entre eux qu'ils en parlent, mais



Lucie Membrez a déjà volé et serait tentée par une nouvelle expérience.

j'écoute toujours d'une oreille.

En volant, on a le vertige ?

Oui, je l'ai fait et j'ai eu peur... Quoique, avec le recul, je crois que c'était plutôt une sensation de peur du vide ! Mais j'ai bien aimé !

Vous avez déjà volé, mais si vous aviez l'occasion d'essayer encore une fois, le referiez-vous ?

Oui, effectivement, j'ai volé il y a environ cinq ans, et je serais tentée par un nouvel essai, sans toutefois en faire une priorité.

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

Un beau sport pas forcément accessible à tout le monde mais que les gens apprécient de regarder. Je pense que les gens le catégorise dans les sports extrêmes ce qui crée toujours autant de fascination surtout quand ils font des pirouettes !!!
Et la question quiz : combien de pilotes (para et delta confondus) pensez-vous qu'il y a dans le Club de vol libre Jura ?

250 car vous m'en avez parlé avant ! (Et oui l'intervieweur s'est mordu la langue...).

Damien Charmillot

Une nouvelle couvée chez les deltistes

Du côté des ailes triangulaires

Ne quoi parlons-nous ? Incontestablement du renouveau chez nos amis les deltistes. « Le Man », « Le Pippis » et « Le Boudu » ont carrément mordu dans la pomme sans y trouver de vers. Ils en rêvaient à ce point qu'ils ont mis l'automne dernier à profit pour s'initier en pente école avec, en guise de cerise sur le gâteau, les premiers grands vols. Et le printemps prochain ? Trois nouveaux brevetés ! Nicolas Tatti, leur instructeur, revient sur cette expérience.

Cela faisait déjà un moment que mes deux amis de travail et de vols Hervé Ruffieux dit « le Man » et Nico Trede dit « le Pippis » me réclamaient pour faire de la pente école. Vous les imaginez :

« Dit man, ça serait possible d'aller faire des gonflages en delta à l'occas ?... »

Trouver une pente école non cultivée et adaptée à nos nouvelles ailes de pente école n'a pas été simple. De plus, une fois trouvée, il fallait attendre les bonnes conditions !

Un bon dégrossissage !

C'est seulement fin septembre que nous avons pu commencer cette magnifique formation... Un vendredi fin d'après-midi après le travail, deux bonnes heures de dégrossissage, suivi du samedi matin prolongé jusqu'en début d'après-midi, les deux oisillons étaient lessivés physiquement, mais les principaux réflexes et les sensations étaient acquis !

Le dimanche, avec le Man, nous profitons de chercher ensemble une pente école pour un vent d'ouest mais en vain ! Un petit café et retour case départ, nous attendrons le retour de meilleures conditions !

De la pente école au premier grand vol. (nt)



Il nous faudra attendre deux semaines pour pouvoir retourner sur notre pente école avec des conditions de vent nul. Malgré ces conditions non optimales, le président du Graitricks, le Boudu, a fait le déplacement avec le Pippis... Ce jour-là, il fallait courir et en vouloir pour décoller, malgré cela, la motivation aidant, nous avons eu droit à de belles démonstrations... Résultat des courses, un début de claquage pour le Pippis et des étoiles dans les yeux du Boudu.

En dépit du Man surexcité à l'idée de faire son premier vol, nous avons dû attendre jusqu'à fin octobre pour remettre le couvert et passer de la pente école au premier grand vol. Samedi 29 octobre dans des conditions idéales avec du stratus le matin et un grand soleil l'après-midi, nous avons aligné une séance de pente école à Vicques, suivi des deux premiers grands vols sur le même site puis d'un magnifique grand vol depuis Courfaivre. Une journée bien remplie et pleine de nouvelles expériences pour nos deux nouveaux élèves ! Ce jour-là, leur motivation débordante a également remis en vol Stéphane, élève depuis deux ans,

bien décidé à suivre ses deux nouveaux compères jusqu'au brevet.

Convivialité au rendez-vous

Le dimanche également fut magnifique, de bonnes conditions nous permettant de faire un vol depuis Courfaivre juste pour confirmer ce qui avait été appris la veille et passer un bon moment convivial entre amis.

Le week-end suivant nous permet également de faire un vol depuis Courfaivre et de fixer les objectifs de formation... Soit, quelques vols avant et durant l'hiver ; Théorie durant la période hivernale ; vols au printemps dès que dame météo le permet, puis avant l'été : examen pratique !

Si tout va bien (et au vu de ces premières journées, il n'y a pas de raison que ça aille autrement !), nous aurons donc trois nouveaux deltistes au début de l'été prochain. De quoi je l'espère donner envie à d'autres de suivre la même aventure et de devenir deltiste.

Nicolas Tatti

Sept sapins et six hêtres tombent d'un coup à Graiteray !

Le Club rase presque gratis !

Pour beaucoup d'entre nous, la sécurité (passive et active) est un maître mot. Histoire de mettre un maximum d'atouts de notre côté, nous autres parapentistes et deltistes de cette magnifique région, une coupe de bois a été effectuée fin novembre dernier à Graiteray devant le déco, juste sous le chemin. C'est Pierre Arn qui était le maître de cérémonie.

26

On n'ira pas jusqu'à prétendre que les « nichages » sont fréquents à Graiteray, mais il arrive parfois que des incidents s'y produisent. Cela fait partie inhérente des risques liés à notre activité aérienne. Il faut dire que la transition entre le déco et la fameuse cassure (là où ça se coue !!!) peut s'avérer longue et mouvementée lorsque le vent contraire souffle un peu trop fort : « *A certaines périodes de l'année, Graiteray peut rapidement s'avérer compliqué, notamment pour les jeunes pilotes. Je pense plus particulièrement au printemps quand le thermique est violent. Dans ces circonstances, « sortir » de Graiteray peut réserver quelques mauvaises surprises* », relève d'emblée Pierre Arn avant d'entrer dans le vif du sujet.

Il était donc urgent de couper plusieurs arbres : « *Il faut surtout optimiser l'échappatoire pour les pilotes en difficulté dans ce secteur* » explique notre interlocuteur.

La coupe était prévue de longue date en accord avec le berger du lieu. Elle a malheureusement dû être reportée de quelques semaines en raison de l'apparition de la neige sur les hauteurs à fin octobre. Et puis, des températures plus clémentes ont fait fondre le manteau blanc. Ouf, la coupe pouvait avoir lieu. Et elle s'est déroulée samedi 26 novembre dernier.

L'avenir appartenant aux gens qui se lèvent tôt comme le prétend



Dix stères d'un seul coup...

l'adage, Pierre avait convoqué son petit monde à 7h30 à l'école Pilot. De plus, un appel aux volontaires avait été lancé via la téléphonie mobile. Mais là, ce fut la déception. On y reviendra plus loin dans notre propos.

Jonathan Jolidon, dit « Le Jaune », a grillé le rendez-vous dit officiel pour se rendre directement sur place au volant d'un tracteur de débardage. Pierre Arn s'est donc retrouvé seul avec Christian Cortat. Mission du jour : abattre sept sapins et six hêtres, histoire d'y voir plus clair. Comme le relevait précédemment notre Pierrot national, il s'agissait d'offrir une échappatoire : « *Ce sont de gros travaux forestiers qui exigent beaucoup de prudence, d'autant plus que l'endroit est particulièrement hostile.* »

L'équipe de gros bras nouveaux a ainsi façonné dix stères de bois de feu. C'est bon, ça, avant l'hiver. Et ce grâce à l'ami Charly Kohler (le cousin de Pierre soit dit en passant et père de Christophe qui coule des jours heureux sous son biplace sur une île bien lointaine...) et sa fendeuse impitoyable !

Puis sont arrivées les « petites mains ». Des petites mains, certes, mais avec un grand cœur : de vrais clubistes, qui savent encore retrousser leurs manches pour le bien et l'avenir du Club. Et pourtant certains pourraient dire stop, vu leur âge avancé. Et vous allez le comprendre.

Ont donc déboulé Raymond Kloetzli et Francis Petermann. On ne sait pas si ce dernier avait revêtu son mythique habit de parade symbolisé par sa combinaison rouge/orange... Tiens donc, le « Pete » et le « Kloetzl », eux qui ont connu toute l'histoire du site et des premiers décollages en delta.

Et puis d'autres membres du VLJ ont répondu à l'appel : notre secrétaire (et futur « pr »... du VLJ) Fonzi accompagné de Roman Kowalczyk et enfin Pierre-Alain Steiner, le Pré-vôtois. Des bras bienvenus en l'occurrence : « *Cela n'a pas été évident de ramasser toutes ces branches. Mais ils l'ont fait sans broncher.* »

Au final, Pierre Arn est très content du travail effectué en une seule journée, tout en précisant que cette coupe de bois ne va pas rendre Graiteray plus facile. Voilà pour le côté face (pile). Et alors, pour le côté pile (face) ? Il y a le constat amer de la journée... Peu d'utilisateurs habituels du site étaient présents. Peu ou presque pas, c'est selon, ce qui fait dire à Pierre Arn : « *Ils (les Moutier's) se plaignent souvent que le Club organise une coupe, ils ne sont pas là !* » Cela a été relevé lors du dernier comité du Club et cette situation ne peut plus durer ainsi. Certains se sont excusés. Merci pour eux ! Pour les autres ? On va sortir le fouet !

Daniel Bachmann

Envies (très...) pressantes du dimanche...

C'est dimanche matin, je me lève, et j'ai cette première envie pressante... Oui, vous savez bien, cette envie qu'on a souvent quand on se lève le matin... VOLER ! Il fait grand beau mais il y a une satanée bise annoncée sur le Jura, ce n'est pas idéal... Il faut dire que j'ai aussi une autre envie pressante (il y en aura trois aujourd'hui) : aller en montagne ! La sortie du Club le week-end passé était excellente et j'ai envie de remettre ça.

Je fais donc tout ce qu'il ne faut pas faire lorsque l'on décide d'aller en montagne : partir tard.

Le faire, en plus, justement le premier jour après le changement d'heure.

Ne pas connecter ma sellette à ma Skin Plume qui s'envole au moindre souffle.

N'avertir absolument personne de l'endroit où je vais aller.

Bon, il faut dire que je ne sais pas exactement où je vais. Le Sanetsch, c'est sûr mais après... Spitzhorn, Arpelistock, Sanetschhorn ? Je verrai bien les conditions lorsque j'arriverai au lac.

Le trajet se déroule sans accroc. On roule à 70 km/h au lieu de 100 km/h sur la semi-autoroute depuis Bienne grâce... à un Soleurois sûrement persuadé d'enfreindre gravement la loi en roulant déjà 10 km/h au-dessus de la limitation.

Ensuite les traditionnels ralentissements vers Berne. Ils me font penser à un phénomène assez similaire : l'activation de la TMA de Bâle. Ben oui, ça arrive fréquemment mais en général on ne sait pas pourquoi !

Puis enfin, la route interminable, tortueuse et simmentalaise à souhait jusqu'à Gsteig. C'est à ce moment que me prend cette troisième envie pressante ! Et là, ça ne rigole pas, je me tortille dans ma voiture,



c'est insupportable, mais je suis déjà en retard et je ne m'arrêterai pas ! D'ailleurs, je me dis que pour aller voler je devrais sérieusement songer à m'acheter un de ces kits qu'on installe en saluant les arbres du déco avant un long cross. C'est clair, si j'étais en l'air, il faudrait aller poser rapidement !

J'arrive enfin au départ de la benne pour le Sanetsch où tout est givré et glacé. Le soleil n'arrive plus du tout ici de la journée. Je me précipite hors de la voiture, prends garde de ne pas glisser et vais dégivrer quelques mètres carrés au pied d'un arbre. Je vais beaucoup mieux.

C'est bientôt midi, il ne faut pas traîner ! Je finis de m'équiper et je débute la première partie de l'ascension qui me mènera au lac du Sanetsch ou lac de Sénin. 800 mètres de dénivelé supplémentaires car les installations sont fermées mais ce n'est pas une mauvaise surprise, je le savais, je m'étais quand-même un peu organisé !

Ce jour-là c'est tempête de ciel bleu mais la première partie se déroule uniquement à l'ombre, avec un sentier qui flirte avec les zones ensoleillées sans jamais y passer.

Après une bonne heure de marche, je retrouve enfin le soleil qui ne me quittera plus jusqu'au sommet.

J'arrive au barrage, le panorama est splendide, quelle bonne idée j'ai eue

De la marche et un très beau vol

de venir ici ! Et pourtant le doute m'envahit...

Trois heures minimum pour le prochain verre de rouge alors qu'il y a une auberge à deux pas d'ici !

Je me reconcentre sur le choix de mon vrai objectif : Spitzhorn à gauche, Arpelistock devant et Sanetschhorn à droite. J'élimine le premier, sans doute indécollable depuis le sommet. L'arête harmonieuse et enneigée du deuxième est tentante mais avec l'heure qui avance, il me paraît un peu lointain. Je me décide donc pour le Sanetschhorn et les vastes pentes de son sommet culminant à 2924 mètres.

La traversée du plateau se fait d'abord par un joli sentier longeant le lac puis par une partie un peu longue durant laquelle j'alterne route et prairie. C'est bizarre, ils ont planté des arbres au bord de la route... Ça doit être des piquets à neige... Pas vraiment le même gabarit qu'au Jura !

Voilà plus de deux heures et demie que je suis en chemin et j'arrive enfin à proximité du pied de la face. Pour y accéder, il faut tout d'abord passer une barre rocheuse. En fait, elle est entrecoupée de passages herbeux et je la franchis facilement.

Petit check du vent : une jolie brise souffle depuis le barrage, ça s'annonce bien ! Les choses un peu plus sérieuses vont pouvoir commencer. Je consulte activement le topo car il faut semble-t-il trouver une cheminée pour atteindre l'arête. Je progresse difficilement dans un pierrier énervant comme un pierrier quand je me fais surprendre par... un champ de ciboulette ! Ben oui, ça pousse à 2500 mètres la ciboulette ! J'atteins le pied d'une dalle que je longe jusqu'à un ressaut rocheux. Il n'y a aucune marque, aucun cairn mais ça a l'air de passer ici...

Un peu de sérieux maintenant, je suis tout seul, la luminosité a déjà changé, ce n'est pas le moment de faire des bêtises ! En prudent quadragénaire, je me fixe comme limite de pouvoir facilement redescendre ce que j'ai gravi et de pouvoir dans tous les cas rejoindre le pied de cette face avant la nuit. Ces bonnes résolutions prises, je continue l'ascension et passe aisément cette fameuse cheminée en m'aidant un peu avec les mains. Je prends pied sur l'arête. Ça a de nouveau l'air énervant, c'est péteux, avec du gravier et c'est raide.

Mais plus je monte et plus l'arête devient sympa. La face nord est plâtrée de neige mais l'arête est sèche et les quelques plaques de neige encore présentes dans sa partie moins effilée ont égalisé le sol et facilitent la progression.

Je ne m'attarde pas !

J'approche du plateau sommital et là, belle surprise, un gypaète tourne une bonne minute à une dizaine de mètres au-dessus de moi, magique ! Mais, je me méfie, connaissant le régime alimentaire de l'oiseau, je décide de ne pas faire de vieux os dans le coin...

Le vent, bien que plus de la même orientation qu'au niveau du lac me semble toujours assez idéal pour profiter du sommet bosselé et peu pentu vu d'ici.

Après plus de quatre heures, j'arrive au sommet. Tout est parfait sauf que



Un vol bien mérité ! (fr)

le vent qui m'avait l'air propice à un déco facile dans les belles pentes enneigées du sommet est clairement Nord / Ouest ici... et que la face Nord / Ouest, c'est du raide... Le fond de vallée commence déjà à s'assombrir mais si ça ne marche pas, j'ai largement le temps de redescendre et passer les difficultés avant la nuit et j'ai une frontale dans le sac.

Je réfléchis en profitant du panorama et de l'esthétique arête de l'Arpille menant à l'Arpelistock. Je réfléchis en mangeant un truc. Je réfléchis en passant quelques couches supplémentaires.

Petit moment de solitude...

Il y a une brise régulière, la neige a recouvert tous les cailloux et ma Skin Plume est d'une efficacité redoutable au gonflage, ça va le faire ! Je connecte ma sellette à ma voile à l'abri du cairn sommital et saisi mes élévateurs. Je ne suis pas idéalement placé par rapport au vent mais je suis sur un terrain plus plat qui, contrairement à la face Nord / Ouest

m'autorise des erreurs de gonflage ou une glissade.

Quel régal cette voile ! Rapidement sur la tête, en un bloc et tout de suite cette sensation de portance ! Je me jette dans la face et profite de faire une mini session de *soaring* avant de prendre la direction de la vallée.

Je prends quelques photos et me dit que ça me fait quand-même toujours bizarre d'avoir si peu de tissu au-dessus de la tête...

Le vol est d'un calme apaisant. Je m'offre une séance de cinéma sur extra-grand écran en observant mon ombre sur une énorme face ensoleillée.

Je contourne le Schluchhorn et son versant plissé et arrive bientôt au-dessus de mon point de départ.

Je retrouve la pénombre, puis le sol dur et froid que je rejoins avec la délicatesse d'un albatros (...) après une grosse vingtaine de minutes de vol. Quelle belle journée en montagne!

Fred Racle

Gaël Lachat : « C'est le plus beau métier du monde ! »

Gaël Lachat, qui a passé toute sa jeunesse à Vicques, est le seul Romand à faire partie de la Patrouille Suisse F5. Notre président Alexandre Constantin a eu l'occasion de l'interviewer, entre deux vols aux commandes de son jet. Ses réponses offrent du rêve. Au cours de l'entretien, on apprendra même qu'il avait commencé une formation de parapente, avant de renoncer, faute de temps.

Le rêve d'Icare a trotté dans la tête de la plupart d'entre nous. Mais au fond, par quoi tout a commencé ? Un rêve de gosse ? Une simple passion ? Ou encore un simple hasard ?

Vers 8 ans déjà, je me souviens qu'en voyant passer les mirages à ras les pâquerettes, j'avais les frissons. De là, la passion est née. Je me suis toujours dit que je voulais faire ça !

Et pourquoi donc pilote de jet ?

Tout simplement afin de ressentir cette sensation de puissance, de pouvoir réaliser des figures d'acrobatie à grande vitesse, etc. J'avais envie de connaître cette troisième dimension.

Quelles ont été les étapes majeures pour arriver à un tel aboutissement ?

Il y en a eu beaucoup. Mais il a fallu passer des tests médicaux, psychologiques pour accéder à la formation IAP de l'époque. Je n'avais jamais volé avant d'entreprendre cette formation qui comportait deux cours de deux semaines par année. Il y a eu de nombreuses heures sur simulateur. Après ces débuts de formation avec la partie « civile », nous étions 14 élèves, sur 42 au départ à pouvoir passer à la formation « militaire », suite encore à de nombreux tests. Aujourd'hui, la formation de pilote de chasse est un peu « simplifiée » avec moins de contraintes et des critères différents, tels que l'âge d'entrée par exemple. À l'époque, il fallait s'inscrire dans l'année de ses 15 ans, aujourd'hui ce n'est plus le cas. Mais pour les intéressés, allez voir sur www.sphair.ch. Tout y est détaillé.



Gaël Lachat : un Jurassien au sein de la Patrouille Suisse F5. (copyright DDPS / Yannick Barthe)

Comment percevez-vous le fait d'être l'un des ambassadeurs, l'un des emblèmes de notre si petit canton, en ayant accédé au plus haut niveau qu'un pilote suisse puisse espérer ?

N'étant pas très présent dans mon canton d'origine, si ce n'est pour rendre visite à ma famille de Vicques, je ne me rends pas vraiment compte de cet engouement. Mais ce qui est sûr, c'est que c'est un honneur d'en être arrivé là. C'est beaucoup de temps, de travail et de sacrifices mais j'avoue être fier du résultat.

Cela fait bientôt 9 ans que vous êtes membre de la Patrouille Suisse. Quels sentiments avez-vous, aujourd'hui, à l'égard de cette place, de ce travail envié par bon nombre ?

Le sentiment du rêve accompli. Petit, j'en rêvais et maintenant que j'y suis parvenu, c'est génial !

9 pilotes, 1 seul « welsche », ça se passe comment ? L'adaptation s'est déroulée comment ?

Cela se passe très bien et ce, depuis le début. Dans un premier temps, j'ai déménagé rapidement à Zurich vers 2002, après le lycée, où j'y ai appris la langue. Puis le Tessin, Morat et à nouveau Zurich... Je n'ai jamais senti le Röstigraben au sein du *team*. Nous nous côtoyons tous les jours et sommes devenus très amis. Nous partons même parfois ensemble en vacances. Tout le monde se fait confiance et c'est très important ! D'ailleurs, pour faire partie de la Patrouille Suisse, le nouvel arrivant doit être accepté à l'unanimité. Par ailleurs, je ne suis plus le seul Romand dans l'aviation militaire. Il y a par

Interview à 1000 km/h

exemple Damien Viel, de Delémont, qui est désormais pilote d'hélicoptère.

Histoire de savoir de quoi l'on parle, comment se déroule une journée de pilote de démonstration sur jet en Suisse ?

Cela peut beaucoup varier selon le type d'entraînement ou de mission à effectuer, sans parler des conditions météo. Mais dans les grandes lignes, une journée d'entraînement de la Patrouille Suisse débute aux environs de 9 h sur la piste d'Emmen. Certains pilotes ont quelques heures de déplacements pour y parvenir. Nous faisons un *briefing* afin de préparer le premier vol, nous effectuons le vol puis il est l'heure de casser la croûte ! En début d'après-midi, nous faisons un nouveau *briefing* suivi du deuxième vol. Ensuite place au *débriefing* de la journée, avec l'analyse des choses qui se sont bien ou moins bien déroulées. Puis chose très importante pour conclure la journée, la bière avec les copains ! (*Je lui dis alors qu'il y a quand même un point commun avec nous... Il en rit évidemment.*)

Ce travail si particulier, les déplacements, les meetings, une quinzaine par année je crois, et la famille, est-ce compliqué d'organiser tout ça ?

Oui, disons que l'agenda est bien rempli. J'ai la chance d'avoir une femme compréhensive. Je sais déjà par exemple que je serai absent l'été prochain pour des démonstrations de vol... Mais avec deux enfants maintenant, de 2 et 5ans, c'est gentiment le moment d'avoir plus de temps pour la famille.

Nous autres vélivoles, nous évoluons à une trentaine de km/h pour les parapentes à une septantaine pour les deltas. Nous avons largement le temps de profiter du paysage, par rapport à vous, pilotes de jet, qui volez à des vitesses pouvant largement dépasser celle du mur du son. Quelles sensations ressentez-vous concrètement en rasant les sommets ou en montant à la verticale à de telles vitesses, et ce à quelques mètres seulement de votre ailier ?

Bien que je m'y sois habitué, il y a toujours cette sensation de puissance au décollage. C'était spécialement impressionnant lors du premier décollage aux

commandes d'un jet il y a quelques années ! Au sein de la Patrouille Suisse, j'ai également la chance d'effectuer des figures en solo. Contrairement au vol en formation, où je dois garder les yeux rivés sur mon ailier (c'est certain, il faut se faire confiance... !), je peux mieux me concentrer sur le paysage. Il est vrai que je n'en profite pas comme vous, puisque je vole aux environs de 1000 km/h et parfois à 100 m du sol en effectuant des figures, parfois sur le dos... ça défile !

Sans vouloir raviver de mauvais souvenirs, surtout en cette année 2016, comment vivez-vous et gérez-vous les risques liés à votre métier ?

Effectivement, la sécurité est prioritaire dans notre métier. Cette année, nous avons eu un accident qui, fort heureusement, n'a eu que des conséquences matérielles. Nous avons profondément étudié les circonstances de cet accident, ceci afin de prendre certaines mesures d'urgence et les directives adéquates pour éviter un nouvel accident.

Comme dit précédemment, vous avez atteint, ce qui pour la plupart est le Graal qu'un pilote puisse espérer. Avez-vous encore des rêves, d'autres objectifs ?

Pour les objectifs, cela tient plus d'une future reconversion professionnelle, pour avoir plus de temps pour la famille. J'ai un poste un vue, qui touche toujours à l'aviation évidemment, mais je vais encore profiter de la Patrouille Suisse quelques années ! D'ailleurs, au sein de la Patrouille Suisse, il y a une sorte de tournus naturel des pilotes qui s'opère. Mon tour arrive gentiment... Pour les rêves, celui d'astronaute (rien que ça !) pourrait en être un... Mais c'est un nouvel engagement qui me prendrait trop de temps pour ma vie de famille je pense.

La Patrouille Suisse, malgré le fait qu'elle fasse partie de la culture de notre pays, et ce depuis 1964, certains y voient des dépenses injustifiées, son existence allant jusqu'à être remise en cause. Comment gérez-vous cela ? Comment voyez-vous son avenir ?

A mon avis, les détracteurs ont tort de lui reprocher son coût. Les heures de vol sur les Tiger de la Patrouille coûteraient beaucoup plus cher si elles devaient être effectuées sur F-18. Après quelques doutes et incertitudes sur son avenir, nous avons maintenant l'assurance de sa pérennité pour quelques années au moins.

Pour perpétuer cette tradition qu'est la Patrouille Suisse, il faut passer par la case promotionnelle. De nombreuses vidéos y sont consacrées chaque année, par votre cameraman attiré, le Jurassien (encore un!) Yannick Barthe. Est-ce une pression supplémentaire lorsqu'il travaille avec vous ? Quelle complicité y a-t-il entre vous, pilotes, et lui qui vous a dans son viseur ?

Il n'y a aucune pression supplémentaire lorsqu'il nous filme. Tout d'abord parce qu'il le fait généralement lors des meetings. La pression vient alors plus du nombre de spectateurs présents. Ensuite, c'est plutôt gratifiant de savoir que l'on filme notre travail pour le présenter au grand public. Mais surtout, Yannick est très bien intégré avec le *team* et il y est devenu ami. Ses images nous permettent également de travailler sur nos erreurs et nos imperfections en vol et de nous améliorer sans cesse.

Yannick sera parmi nous lors de notre assemblée générale en février prochain, afin d'y présenter son travail. Un petit mot à lui transmettre ?

Il a été absent durant plusieurs mois en 2016, en raison d'un heureux événement pour lequel je le félicite encore. Nous nous réjouissons de son retour !

Parlons matériel, sujet qui a déjà fait couler beaucoup d'encre... Rafale, Eurofighter ou Gripen ?

Je n'ai pas de préférence ni d'avis précis, car ils ont tous leurs caractéristiques comportant leurs avantages et inconvénients. Aucun de ces avions n'est mauvais, mais il faudra opter pour celui qui sera le mieux adapté à nos critères de charges et financiers. D'un avis plus personnel, de pilote, le Rafale est certainement le plus complet et évolué. Le Gripen, dont nous avons beaucoup parlé, est assez adapté et le moins onéreux (achat et entretien). Ce qui est relativement important. Quant à l'Eurofighter, il a vu son armement beaucoup évoluer et est adaptable à grands nombres de missions.

Allez-vous, Patrouille Suisse, hériter des actuels F-18 pour représenter le fleuron de notre aviation ?

C'est une question à laquelle je n'ai pas de réponse. Mais ce que j'espère beaucoup, c'est que l'on pourra continuer à financer et maintenir une Patrouille Suisse de démonstration sur jets.

Pour conclure, le vol libre, sans assistance électronique (ou presque), sans combinaison anti-G un peu comme les

leggings pour les femmes, avec les moustiques qui s'éclaffent dans les dents, pas dans un gros pare-brise. Tourner à la force des bras, pas avec un manche qui pilote des micromoteurs. Un sport d'homme quoi... ça vous tente ??

(Après quelques rires échangés...) C'est vrai que ça doit être aussi beau à piloter (parlant du delta). Mais j'avais, dans les années 2002-2003 environ, avec un ami, entamé la formation pour le brevet parapente, à Zurich. J'avais même acheté mon matériel neuf. Mais après une vingtaine de vols, je me suis rendu compte que je ne pouvais pas continuer, faute de temps malheureusement.

Pour conclure, qu'as-tu à dire aujourd'hui à ce petit garçon qui, comme toi il y a quelques années, regarde passer les jets à radada avec les frissons ?

Si le petit garçon est motivé, je lui conseillerais de faire ce métier magnifique et pleins de sensations, c'est le plus beau métier au monde (et le plus cool !). Je lui dirais de se renseigner sur www.sphair.ch et je pense que la chose la plus importante à avoir pour la sélection, c'est la motivation, d'être prêt à sacrifier du temps pour apprendre, s'entraîner afin de réussir. Il y a bien sûr un facteur chance (médical, talent...), mais un jeune très motivé ira loin !

Voilà les Spatzs ! J'espère que vous avez apprécié cette interview un peu particulière, d'un pilote très particulier. Malgré le stress et ma totale méconnaissance quant à interviewer quelqu'un, et qui plus est un pilote de chasse et de démonstration de notre beau pays, j'ai eu beaucoup de plaisir à échanger ces quelques mots avec Gaël Lachat « GALLI ». J'ai fait connaissance d'un gars sympa (normal, ça reste un Jurassien !), d'un pilote qui a gravi de nombreux échelons à force de travail et de persévérance, et qui, même avec un poste de cette envergure, a su rester humble et ouvert. Merci à toi, Gaël, pour ta patience et ton indulgence afin de nous permettre de partager ton rêve, ta passion et une partie de ce qui pourrait être ton avenir et celui de certains « rêveurs ».

Bons vols à toi, dans l'atmosphère voire plus (surtout plus...) et à vous, pilotes du dimanche, pilotes assidus ou pilotes de rêves.

Et excellentes fêtes de fin d'années !
Bons rêves...

Alexandre Constantin,
président du VLI

Encaisser des G, c'est repousser le plaisir !

Expérience
unique



La bête dans toute sa splendeur !

Pour la fin de saison et en guise de sortie de l'école Leparapente.ch, François Boillat a proposé une virée au simulateur de « G » près de Lucerne.

C'est le samedi matin 19 novembre dernier qu'une joyeuse bande de 13 volatiles s'est mise en route depuis Delémont pour rejoindre Dallenwil. Réveil matinal oblige, une pause s'impose déjà sur un arrêt d'auto-route avant Lucerne histoire de se mettre quelque chose dans le ventre. Je vous garantis que cela a été utile !

Nous reprenons la route entre les montagnes et les lacs sous une pluie battante, ce qui nous rassure un peu vu que nous n'avons pas pris nos voiles.

La troupe arrive à l'heure dans ce beau petit village et entre dans les locaux de l'école locale où est installé le fameux appareil à faire tourner la tête et le ventre.

Philippe Schürmann nous accueille dans la salle et présente sa toupie : elle se compose d'un bras posé sur

un moteur fixé sur des pieds arrimés au sol. Au bout du bras se situe le portique de fixation des sellettes fixé à des vérins. Il est composé d'élévateurs standards et des poignées de freins ainsi que de barres horizontales qui servent à représenter la force dans les commandes.

Je peux vous garantir que cette installation est imposante et fait forte impression sur nos volatiles qui écoutent attentivement. Cependant, nous sommes vite rassurés à la vue des différents systèmes de sécurité.

Unité d'accélération G, exemple en G positif :

- 0 G : apesanteur (astronaute en lévitation).
- 1 G : pesanteur normale sur terre.
- 2 G : Space Mountain à Disneyland.
- 3 G : navette spatiale (valeur maximale).
- 4 G : figure aérienne de base avec un avion de combat.
- 5 G : accélération en virage d'une Formule 1 (valeur maximale).

- 6 G : 360 avec une aile de compétition.

- 7 G : retour sur terre d'une capsule Apollo.

- 9 à 12 G : virage le plus serré dans un avion de chasse.

- 46,2 G : record de résistance humaine (pendant une durée de 0,9 s).

C'est donc le Damdam qui se lance le premier dans la machine avec sa sellette. Nous exécutons chacun notre tour le premier programme jusqu'à 2,5 G pour tester la machine et analyser les premières sensations.

Le deuxième programme augmente avec 3, 3,5 et 4 G : les premiers effets de la force centripète (voir Wikipédia pour mieux comprendre) se font sentir. Nous les analysons ensemble et découvrons quels sont les moyens d'y remédier.

Effets de l'accélération G positive sur le corps humain :

- Désorientation spatiale → oreille interne.

- Temps de réaction, sensation agréable, perte de l'instinct de survie → viscosité mentale.

- Voile gris, vision tubulaire, perte des couleurs, voile noir, perte de la vision.

- Perte de l'ouïe et du toucher.

Dans un premier temps, nous nous concentrons sur le gainage du corps (compression de tous les muscles) puis nous réglons notre respiration par de puissantes inspirations et expirations (comme souffler dans un ballon).

Lorsque ces techniques pour éviter que le sang ne descende dans les pieds sont bien appliquées, le gain en contrôle est considérable.

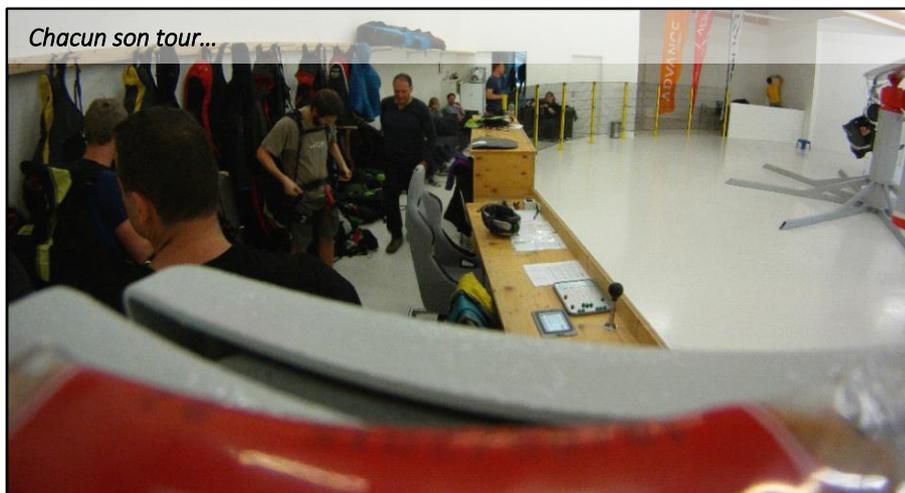
Les pilotes de chasse utilisent les mêmes techniques avec en plus une combinaison anti-G qui comprime le corps afin de pouvoir résister à des accélérations de 9 à 12 G.

Le troisième programme s'effectue de 4,5, 5 et 5,5 G, nous y testons les différentes techniques et les premiers signes d'évanouissement arrivent.

Pause de midi : ben oui, ça creuse tout ça ! Non, sérieusement, pas très faim après cette matinée, difficile d'avaler quelque chose mais l'appétit vient en mangeant.

Nous reprenons notre affaire avec un test à 7 G (valeur maximale de la machine). Le travail de gainage et de respiration est primordial avec une telle accélération. Il commence déjà avant que la machine ne tourne. L'accélération est violente et nous propulse d'abord à 6 puis 6,5 et enfin 7 G. Chacun réagit différemment mais garde à l'idée qu'il ne s'agit pas d'un concours. Le but est de voir le seuil de tolérance et les effets que nous pouvons supporter ou pas...

Pour ma part, j'ai vu des changements au niveau des couleurs à 6 G, puis une vision tubulaire à 6,5 G et après quelques secondes à 7 G une perte de la vision d'un seul coup. Je



ne suis pas allé plus loin mais je gardais encore le contrôle de l'ouïe et du toucher.

Dans le même programme après les 7 G, il nous était possible de rester à 4 G pendant le temps que l'on souhaite pour simuler une spirale en parapente (voile standard). Après quelques minutes, la fatigue se fait sentir : les bras sont lourds (5kg → 20kg) et les muscles font mal.

Comme à chaque programme, le plus dur est la fin, lors de la remise en position verticale : l'oreille interne et le cerveau mettent un moment à se remettre en condition normale. Nous restons tous quelques instants dans notre sellette avant de nous lever et de marcher en titubant un peu.

Après une petite pause, la suite est libre. Nous pouvons tester les différents échelons des G ou essayer une autre sellette. Certain refont un tour ou deux et vont se coucher dans la pièce voisine alors que d'autres enchaînent les tours toujours plus longs même à 58 ans ;-)

Pour ma part, un test dans une sellette *light* assise m'aura suffi : la position couché me semble meilleure. C'est donc épuisé et courbaturé que nous faisons le voyage du retour avec quand même un petit arrêt pour reprendre des forces avec du houblon ou autres breuvages.

Un grand merci à tous pour la journée et plus précisément à l'école Le-parapente.ch pour l'organisation et le *coaching*.

Olivier Moser



Ils sont vraiment trop forts, nos deltistes en compétition !

Triangle
au carré



Le delta, que d'émotions ! (photo : Damien Rais)

La Cross Country Cup 2016 ou autrement dit la CCC: un grand cru pour les pilotes régionaux de delta. Quatre pilotes du Club dans les 20 premiers, on ne peut que les féliciter. Christian Voiblet s'attribue la couronne en montant sur la première marche du podium. Francis Gafner s'attribue la 3ème place, Béat Howald la 18ème et Pierre Comte le 19ème rang.

De bleu... Ils sont vraiment forts... On s'arrête là? Non, car grâce aux performances de ces pilotes, le Club Vol Libre Jura rafle la mise au Challenge Interclubs. BRAVO ! Je dis bravo car en consultant les résultats sur les dix dernières années, le Challenge Interclub a été remporté à sept reprises. En 2007, 2009, 2011, 2012, 2013, 2014 et 2016, il s'agit-là d'un beau palmarès.

Plusieurs articles ont déjà été publiés sur le sujet mais je tiens également à souligner que nos pilotes de

delta ont également su sortir leur épingle du jeu lors de deux gros événements cette année : les Championnats de Suisse Interclubs et les Championnats d'Europe.

Les Championnats de Suisse Interclubs de delta se sont déroulés du 5 au 8 mai 2016 à Villeneuve. Je profite de l'occasion pour rappeler que le dernier événement de la catégorie en date s'est tenu en 2005 à Vercorin et onze ans plus tard, on retrouve les mêmes clubs sur la 1ère et 2ème marches du podium. Le VLJ était représenté par les Spatzs qui ne sont autres que Francis Gafner, Béat Howald, Nicolas Tatti et Daniel Pernet.

Après trois jours de compétition, ils s'attribuent une belle 2ème place avec un total de 4207 points, juste après le Club DCI qui totalise quant à lui 5577 points. En jetant un petit coup d'œil aux archives, je constate que le nom Club Vol Libre Jura revient à cinq reprises. 3ème place en 1993, 1995 et 1996, 1er rang en

1998 et 2ème marche du podium en 2005 et 2016.

Un peu plus de deux mois plus tard, le rendez-vous était pris avec les Championnats d'Europe qui se sont déroulés du 16 au 30 juillet 2016 à Krushevo en Macédoine. Particularité de cette édition, elle rassemblait par la même occasion les Championnats du Monde de rigides.

Celles et ceux qui ont lu le dernier Swiss Glider (édition d'octobre) ont pu découvrir un très beau récit écrit par Damien Zahn (21 ans), le plus jeune pilote au sein du Team Suisse. Béat Howald et les autres pilotes helvétiques se sont illustrés en obtenant une très belle 5ème place par équipe.

Voilà une très belle saison qui s'achève pour tous ces pilotes en leur souhaitant que 2017 soit aussi haute en couleurs !

Nicole Siekmann

« J'ai failli acheter une trottinette plutôt qu'un parapente ! »

L'interview
vérité



Roman Kowalczyk avale les kilomètres avec le sourire.

Roman Kowalczyk est breveté depuis assez peu de temps mais a déjà un palmarès de vol de distance pouvant faire des envieux ! Tiens, bizarre, c'est notre « Rédac' Chef » préféré qui a proposé avec enthousiasme cette interview... Je le soupçonne de vouloir lui piquer des trucs et astuces pour voler encore plus loin !

Vous ne le connaissez peut-être pas car il est toujours en l'air et a la fâcheuse tendance à sauter hors du bocal ! Aujourd'hui, il avale les kilomètres avec le sourire mais les kilomètres n'ont pas toujours eu le même goût. A l'âge de 5 ans, il a quitté la Pologne avec ses parents pour fuir le communisme et la guerre froide. Après avoir passé six mois dans un camp de réfugiés en Autriche, ils arrivent dans le Jura, sans connaître un mot de français. Soutenus par une famille d'accueil, la vie reprend gentiment son cours et c'est avec ses parents qu'il découvre les plaisirs de la marche et du contact avec la nature, bien avant le vol libre.

Habitant maintenant Tramelan, on le croise volontiers... sur un peu tous les sites du Jura en fait !

Comment tout a commencé ? Comment en es-tu venu à pratiquer le parapente ?

Je partais souvent en randonnée et je recherchais un moyen de descente sollicitant moins mes genoux. A ce moment-là, j'ai même songé à m'acheter une trottinette pliable ! Un jour, entre Tramelan et Tavannes, j'ai pris en stop des parapentistes suisses-alsaciens. J'avais toujours des étoiles plein les yeux quand je voyais ces voiles dans le ciel et je leur ai posé plein de questions. Ensuite, tout s'est rapidement enchaîné, j'ai recherché une école et me suis immédiatement inscrit au prochain stage. Lorsque je suis arrivé le premier jour, j'ai tout de suite averti que j'avais regardé toutes les vidéos de crash en parapente !

Quand as-tu commencé à voler et quand as-tu passé ton brevet ?

J'ai commencé l'école en automne 2012 et passé mon brevet en automne 2013.

« On m'a dit » qu'une fois en allant atterrir dans une vaste prairie tu avais visé la seule machine agricole s'y trouvant... Comment s'est passée ta formation ?

(Rires) C'est juste ! Sinon, tout s'est bien passé. A l'école, la formation était de qualité et l'ambiance était bonne. Le plus difficile était la montée au déco, entassés à 15 dans le bus et par 35 degrés !

Comment s'est passée ta progression avec ta première voile (Aerodyne Joy, EN B) ?

Un peu bizarrement au début, puisque je n'ai plus volé pendant une longue période. J'ai repris les vols et la marche en juin 2014 car je me suis inscrit à la Run & Fly. J'ai surtout fait des vols rando et des ploufs le matin et le soir car c'était interdit de voler l'après-midi pour un débutant ! Puis, il y a eu ce premier vol de durée à la fin du mois d'août. C'était à Montoz avec un Nord / Ouest idéal. Mais c'était un peu soutenu pour moi et j'étais le dernier au déco. J'ai dû prendre mon courage à deux mains pour décoller mais ça en valait la peine puisque ça m'a permis de réaliser mon premier vol de plus de 2 heures. Il m'a donné envie d'essayer de partir, d'aller voir un petit peu plus loin. Mais la saison touchait gentiment à sa fin et je n'ai plus fait que des petits vols. Puis en mars 2015, j'ai pris un après-midi de congé et je me suis rendu à Montoz avec comme objectif de rejoindre Court. Ce vol a vraiment été le déclic car non seulement je suis allé à Court, mais je suis revenu en passant par Moron. C'était mon premier cross et à ma grande surprise c'était un triangle FAI !

A quel moment t'es-tu dit : il faut que je change de voile !

C'est la Jura'ltitude qui a été le déclencheur. Je voulais une voile légère et qui vole bien !

Tu as testé plusieurs voiles avant de te décider. Quels ont été tes critères de choix, tes premières sensations. Pourquoi as-tu finalement porté ton choix sur la Iota ?

Je recherchais une voile pour le « marche et vol ». J'ai essayé la Ion 3 Light, la PI, la Hook, la Geo et la Iota. C'est finalement cette dernière qui l'a emporté, simplement parce que j'ai fait un beau vol avec et que tout s'est bien passé.

Tu es rapidement passé d'une voile dite école progression à une voile plus dynamique de la catégorie EN B+. Est-ce que la transition s'est faite facilement ? As-tu l'impression d'avoir pris des risques ?

La transition s'est bien passée et je ne pense pas avoir pris de risques. Je n'ai eu aucune mauvaise surprise et c'était même mieux qu'avec la Joy ! **Et pour ceux qui se posent la question, comment s'est passé le changement sellette à cocon ?**

Ça a été parfois un peu surprenant dans des conditions fortes. Mais c'est tellement confortable et chaud, je suis conquis. Pour moi, c'est inconcevable de revenir en arrière.

Que dirais-tu à un jeune pilote qui lorgne vers une voile plus performante ?

Je pense que je ne suis pas assez expérimenté pour donner ce genre de conseil. Je dirais qu'il faut aller à son rythme et écouter les conseils des plus expérimentés que soi.

Tu as pris part cet été à un SIV. Est-ce indispensable ?

C'était surtout indispensable pour moi ! Je faisais des cross et des vols dans des conditions sportives avec ma nouvelle voile. Mais je crois qu'un SIV peut clairement apporter quelque chose à tout le monde.

Et qu'as-tu concrètement appris ?

J'ai appris à faire confiance à mon aile. J'ai vu qu'elle était saine, sans mauvaises surprises. En testant des plus grandes zones du domaine de vol, j'ai aussi remarqué à quel point je ne connaissais qu'une petite partie des possibilités de mon aile.

Avant de te lancer à fond dans le cross, tu as tenté le Hike & Fly. Tu as



Et soudain, ce fut la révélation pour Roman...

notamment vécu une Run & Fly 2014 très difficile...

Oui, très difficile...

Tu es allé au bout, terminant épuisé juste avant le délai. Cela ne t'a visiblement pas dégoûté puisque tu as pris le départ de la Jura'ltitude 2015 et 2016. Qu'est-ce qui te motive et te fait avancer dans le domaine bien spécifique du Hike and Fly ?

En fait c'est ce qui m'a fait venir au para. C'était un peu un aboutissement : je marchais et redescendais en volant ! Mais il y avait aussi l'intérêt de se mesurer aux autres dans un domaine que j'aime. La compétition et les autres concurrents me poussent en avant, me motivent à me dépasser physiquement et mentalement.

Il me semble que cette année on t'a plus vu accumuler du dénivelé dans les thermiques que dans les forêts et les pâturages ! Est-ce que l'envie de faire des bornes en l'air aurait pris le dessus ?

Je crois que je suis devenu un peu accro au cross ! (rires)

Quand tu as passé ton brevet, tu n'as jamais caché que ton objectif était le cross. Pourquoi ?

Je voyais des gens décoller et partir au loin sans jamais les revoir à l'atterro. J'avais envie de ça !

Comment expliques-tu cette progression plutôt rapide ? Qu'as-tu entrepris ? Qu'est-ce qui a marché pour toi ?

J'ai trouvé une équipe de parapentistes dans ma région et ils étaient toujours là quand j'allais voler. J'ai appris certaines subtilités des sites, des conditions. Autant j'ai appris les bases et la sécurité avec l'école, autant j'ai appris à sortir du bocal avec l'équipe du Montoz que je remercie d'ailleurs au passage. Je me suis aussi forcé à voler seul pour prendre mes décisions, faire mes analyses et ne pas seulement écouter et suivre les autres. En changeant de cadre (seul ou en groupe), je vois que je progresse.

J'ai consulté tes vols sur Xcontest et il y a vraiment eu un déclic avec cette Iota. Elle est évidemment bien plus performante mais je n'ai pas l'impression que tu as exploité tout le potentiel de ton ancienne voile. Tu attribues ces progrès uniquement au matériel ou tu penses qu'il y a aussi un facteur mental qui t'amène à tenter plus de choses car tu sais que tu as une voile qui est conçue pour ça ?

Quand j'avais la Joy, j'en étais au début de mon expérience cross, je n'avais pas vraiment conscience des possibilités. Puis j'ai acheté cette nouvelle voile et je pense qu'elle est arrivée pile au bon moment dans ma progression. Cependant, c'est vrai aussi que de savoir qu'on a plus de marge de manœuvre et ça motive à tenter plus de chose !

Et il me semble que l'on peut aussi dire qu'il y a eu un déclic avec le site de Mont-Soleil ?

C'était surtout une solution de facilité ! Je travaille à Courtelary, c'est facile et rapide de rejoindre Mont-Soleil. Le retour à Saint-Imier est également aisé et grâce au funi, la voiture est en bas !

Pour faire des kilomètres, il faut parfois prendre des risques. As-tu connu des grosses frayeurs ? Et si oui dans quelles conditions ?

Non, pas vraiment. J'essaie vraiment de garder une grande marge de sécurité et d'avoir toujours un atterro en vue, je pense être plutôt prudent. Le risque que je prends c'est que je ne veux jamais poser et que je gratte jusqu'au dernier moment ce qui me laisse un peu moins de temps pour organiser mon atterro ! Les frayeurs je les ai plutôt quand il ne faut pas entrer dans la TMA et qu'il y a de grosses conditions. Ça ce n'est pas toujours évident ! Et évidemment, quelque fois, les sorties de thermique un peu trop rock'n'roll...

36

Cette année, tu es très bien placé à la Coupe de distance du Club. Comment qualifies-tu ta saison ?

Ma saison est le reflet de mon envie de vol. J'ai tout fait pour être disponible et j'ai essayé de saisir toutes les opportunités de vols de distance. Ma saison dépasse largement les objectifs que je m'étais fixés ! HEUREUX !

100 km pour toi, c'était un objectif ou juste un passage dans ta progression ?

C'était clairement l'objectif que j'espérais atteindre en 2016.

Tu as passé trois fois les 100 km cette saison. En quelques mots ?

1^{er} Soulagement ...et surtout libéré de la pression que je me mets pour atteindre un objectif.

2^{ème} Confirmation ...même si j'ai suivi des copains une bonne partie du vol.

3^{ème} Coup de chance ! ...Là aussi, le vol en groupe facilite les choses ☺

Que recherches-tu dans les vols de distance ? Quel sont tes buts ?

Au début, c'était plutôt la découverte. Partir, voler le plus loin et le plus longtemps possible, ne pas savoir ou on pose. En fin de saison j'ai été un peu happé par le côté performance. J'essaie d'exploiter au mieux les thermiques, d'aligner des kilomètres et d'optimiser mes trajectoires. Je pense que je suis devenu plus calculateur mais sans que ça enlève quoi que ce soit à la magie du vol.

Tu as participé à des compétitions de Hike & Fly, vas-tu continuer ?

Oui bien sûr ! Je suis toujours très motivé par ce genre de compétition. Je vais continuer de participer à la Jura'ltitude et je projette aussi de participer à d'autres courses, ailleurs en Suisse.

Et la compétition de distance ?

Peut-être essayer une fois pour découvrir une nouvelle discipline. En fait, je suis tenté d'essayer au moins une fois toutes les disciplines se rapportant au parapente.

Est-ce que tu as des projets de vol rando ? Serais-tu intéressé par des projets plus axés montagne, voir même du paralpinisme ?

L'Etna en Sicile me fait bien envie ! Quant au paralpinisme, je ne me sens pas prêt pour le moment mais

ce n'est pas forcément l'envie qui manque !

Et en cross ?

Faire une grande distance libre, atterrir le plus loin possible de mon point de départ !

Quel vol te fait rêver ?

Un triangle passant par Chasseral, Les Ordon et le Weissenstein. J'ai ce projet en tête depuis le début de cette année et je l'ai déjà tenté deux fois.

Pour progresser encore, songes-tu à changer de voile pour un engin encore plus performant ?

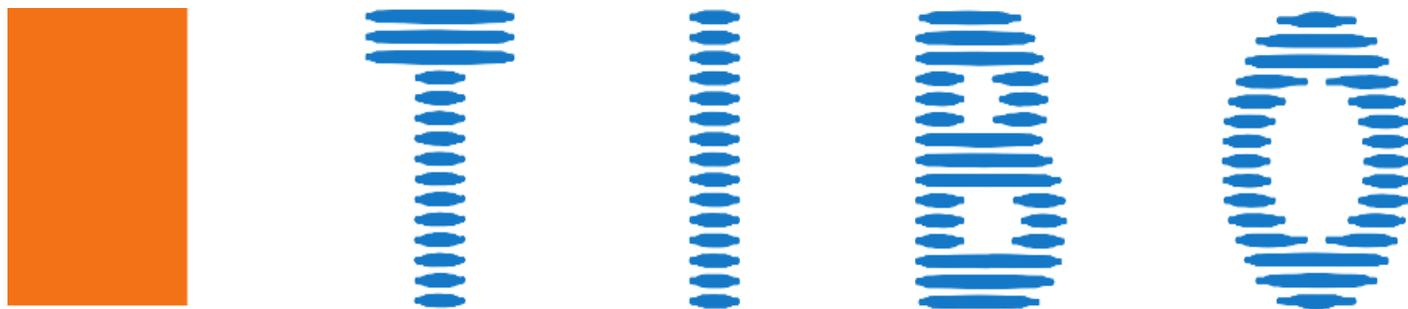
Non, pas actuellement.

Cette année j'ai repris à Jan le record de Mont-Soleil qui tenait depuis 5 ans. Onze jours plus tard, c'est toi qui te l'appropriait et assez nettement. Jan est repassé en 2^{ème} position mais tes 137 kilomètres sont toujours en-haut du classement. Il me semble que tu es aussi devant Joris à la Coupe de distance... Je crois qu'il te manque encore une qualité essentielle en cross : LE RESPECT DES ANCIENS !

En fait, je leur fais honneur en appliquant leurs conseils !

Merci Roman, je te souhaite une belle saison 2017 remplie de beaux vols !

Fred Racle



INFORMATIQUE • COPIEURS MULTIFONCTIONS

Martial Geiser - m.geiser@tibo.ch