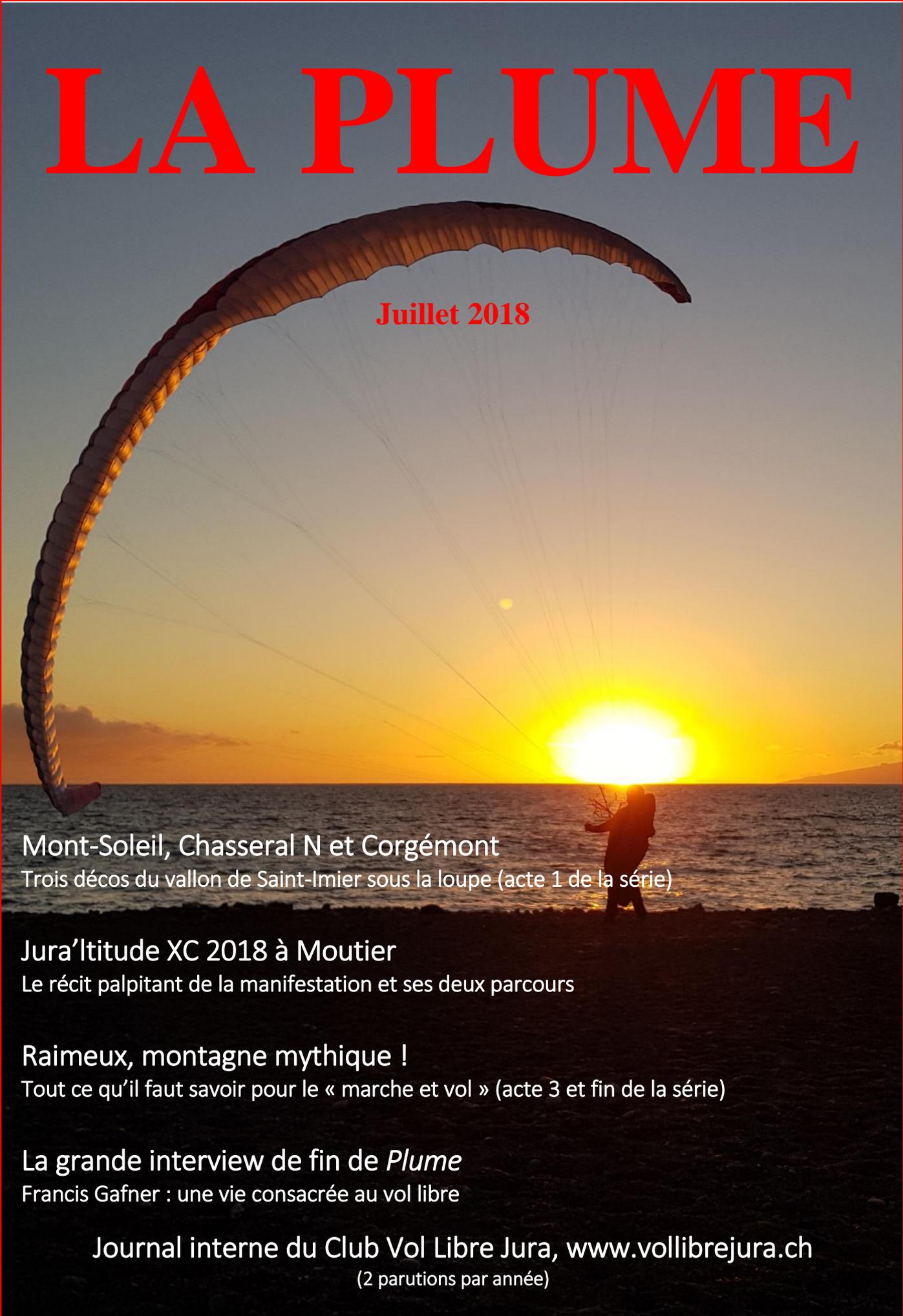


# LA PLUMIE



Juillet 2018

Mont-Soleil, Chasseral N et Corgémont

Trois décors du vallon de Saint-Imier sous la loupe (acte 1 de la série)

Jura'ltitude XC 2018 à Moutier

Le récit palpitant de la manifestation et ses deux parcours

Raimeux, montagne mythique !

Tout ce qu'il faut savoir pour le « marche et vol » (acte 3 et fin de la série)

La grande interview de fin de *Plume*

Francis Gafner : une vie consacrée au vol libre

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

(2 parutions par année)



## Salut les Loulous,

Une fois n'est pas coutume, c'est par l'intermédiaire de l'édito de *La Plume* et non pas par l'un des nombreux groupes WhatsApp que je prends contact avec vous. Pas besoin donc de mise à jour pour lire cette page.

Il faut bien le dire, la technologie numérique, qu'on le veuille ou non, a tout de même bien modifié notre façon de voler « librement ».

En « prenant » la balise sur l'application, en allant au point de rendez-vous organisé par WhatsApp, en vol avec son vario GPS, à l'après vol en transférant son parcours sur le X-contest, et enfin, en le postant sur Facebook (lorsque l'on n'est pas peu fier de son vol) pour le partager avec ses « amis »... Le vol libre est décidément bien entré dans l'ère numérique...

Je pense que tout cela a amené une nouvelle inertie dans la pratique du vol libre, en cherchant à pousser un peu plus loin son chemin pour marquer plus de points et figurer en meilleure position ou même, pourquoi pas, en tête de classement du Club, aussi concernant l'apport de sécurité en sachant mieux où l'on se trouve par rapport aux espaces aériens, et même par rapport à la « publicité » faite lorsque le commun des mortels visionne un vol incroyable sur Facebook et voit que l'on peut rester en l'air plus de cinq heures et choisir librement de tourner à gauche ou à droite sans être « emporté » là où le vent nous emmène...

Tout cela est évidemment très bien, mais attention tout de même au revers de la médaille.

Chercher absolument à « ajouter » des kilomètres à son vol peut pousser le pilote à une prise de risques dommageable, même inconsciente, due à la fatigue ou à la mauvaise estimation du vent avec l'avancée de l'heure dans la journée.

Un « jeune » pilote peut être tenté d'analyser le parcours d'un autre pilote et chercher à « passer » au même endroit sans penser que ce jour-là, les conditions météo ne seront sans doute pas les mêmes (vol sous le vent, pas la même altitude au passage de la crête, etc.). Ou encore de « suivre » des pilotes expérimentés dans des conditions qui demandent un haut niveau de pilotage.

Donc malgré toutes ces « aides », le respect de soi et de son expérience, ajouté au fait de ne pas chercher à avancer plus vite que ne l'impose la réalité de « l'emmagasination » de l'information, et de ne pas succomber au chant des sirènes des constructeurs, qui, en lisant la publicité pour leurs produits, nous font croire que n'importe qui en sortant d'école peut voler sous une EN C ou même D car « *tu seras surpris par sa grande stabilité même en conditions très turbulentes* », « *et en plus elle n'a que deux points en C...* »

En résumé, chacun doit constamment être en phase avec son niveau, voler une aile qu'il maîtrise à la perfection dans des conditions gérables et bien évaluer chaque action entreprise au cours du vol tout en gardant suffisamment de réserves sous les pieds pour ne pas finir au sol quelque part où l'on aurait jamais voulu « poser ».

L'année 2017 et ce début d'année 2018 sont synonymes de pas mal de changements et d'évolution pour moi dans le vol libre. J'ai terminé la formation de biplaceur en novembre 2017 et j'ai « enfin » passé la barre des 100 kilomètres lors de la journée incroyable du 21 avril 2018.



Comme quoi, après 13 ans de vols, les objectifs peuvent encore évoluer...

J'ai effectué 175 vols en 2017, dont 4 ou 5 pour le « plaisir », le reste étant des vols d'entraînement au brevet biplace. Les exigences élevées et les nombreux examens demandant beaucoup de savoir-faire, de connaissances et de savoir « être » par rapport au passager.

C'est énormément de travail, mais les progrès réalisés et la vision du vol me paraissent très enrichissants après toutes ces épreuves, sans compter l'aspect humain, qui donne au vol biplace toute sa raison d'être ! J'aime encore plus voler maintenant !

Concernant mon implication dans le comité de rédaction de *La Plume*, je trouve très motivant de travailler avec une équipe de passionnés qui cherchent toujours à développer de nouveaux sujets pour rendre cette *Plume* encore plus intéressante à lire ; ceci tisse un lien entre les membres du Club (volants ou moins volants) et cela me paraît très important !

J'en profite pour rappeler que le comité de rédaction n'est pas le seul acteur pour réaliser cette *Plume* qui avant tout est « votre » *Plume*, mais que chacun d'entre vous peut (ou doit...) prendre son stylo ou son clavier et proposer un article afin de continuer à « faire vivre » cette *Plume* !



Je terminerai en souhaitant à toutes et tous de merveilleux vols cette saison, n'oubliez pas que le maniement au sol, par des gonflages, est la base du vol et permet de progresser et de comprendre énormément de choses qui arrivent dans le ciel (ceci fait aussi évidemment partie de la formation de biplaceur examinée par un slalom).

*Happy landing* les Loulous !!!

**Damien Charmillot**

*P. S. Pour ce qui est de mon vol du 21 avril, je vous laisse aller regarder sur le X-contest.*

**Photo : Damien aux commandes du biplace avec un passager de choc, votre rédacteur en chef préféré...**

## Photo de « Une » : les beaux souvenirs de Tenerife, soleil couchant...

Cette splendide image de « Une » a été prise à plus de 3000 kilomètres de la Suisse, à Tenerife plus exactement, sur la plage de La Caleta, dans la région d'Adeje, haut lieu du parapente sur cette île volcanique. Gonflage maîtrisé, soleil couchant, bord de mer, tout y est pour faire de ce cliché la couverture de cette *Plume*.

L'auteur de la photo est Dominique Ribeaud, nouveau membre du Club depuis peu, lors d'un voyage d'une semaine en février dernier avec [Leparapente.ch](http://Leparapente.ch). Tenerife est une île connue pour ses incroyables conditions de vol thermiques.

## Bon vol, « Sanca » !

Si un qualificatif doit décrire « Le Sanca », je n'hésite pas et utilise bonhomie. Aimant les choses simples de la vie, ne voulant jamais créer de problème, plutôt d'ailleurs à aider ceux qui en ont, c'est avec un cœur immense, que Roland a marqué son passage, notre esprit. Sanca a été un membre très actif au sein de notre Club et a, par sa personne, écrit une phrase, un chapitre, une histoire du Club.

Il commence par s'initier au delta en 1987. Il est piqué au vif, attrape le virus. Roland a de la volonté, veut y arriver et si son physique ne l'avantage pas pour les décos et les atterros, jamais il ne s'arrête. De plus, il n'est en rien peureux. Ce n'est pas pour autant que ces ami(e)s de vol n'ont pas de crainte de le voir lors de ses manœuvres proches du sol. Quelques frayeurs, quelques tubes mais jamais rien de grave. On repart et on remonte, pourrait-il dire !

Les contacts, les amitiés se multiplient au fil du temps. Son bar, La Tour à Courrendlin, devient le Stammtisch, le lieu de rendez-vous des deltistes. A cette période, WhatsApp n'existe pas et Roland, pour ses qualités humaines rassemble et, il aime cela.

Et puis, il devient tout naturellement le chef étoilé du Club. Il se dévoue, se plie en quatre pour contenter les convives des événements. Que ce soit lors des jubilés, des assemblées ou des comités, il met son talent pour satisfaire le monde, et cela aussi, il aime. Toujours une petite attention pour chacun. Il est derrière sa cuisine, pas loin sa sœur Niki, toujours à ses côtés et encore moins loin... Atos, comprenez par là non pas le rigide, mais sa boule de poil blanche, son chien, toujours dans ses pattes, (même dans les nôtres) qui ne le quitte jamais. C'est tout naturellement qu'il accède au comité du Club et qu'il officiera durant de nombreuses années.

Côté vol, le delta lui devient difficile et le manque le fait passer au parapente. Toujours la même volonté, cette envie de voler et de se retrouver avec la sensation d'avoir réalisé quelque chose d'incroyable, de magique, voler ! Là aussi, il ne connaît pas la frayeur contrairement à son instructeur qui lui crie à chaque décollage... cours, cours

avant de le voir enfin s'envoler. Il lui fait confiance. Et encore une fois, Roland ira au bout et obtient son brevet de parapente après celui du delta. Il découvre par les airs la Grèce et surtout la Turquie et le site d'Ölüdeniz où il réalise de magnifiques vols qu'il ne cessera de raconter.

Le temps passe, il vole de temps à autre, vend son bar, emménage avec son amie et vit une vie plus paisible en Ajoie. Il prend du bon temps. Une vie qu'il apprécie et qu'il mérite après avoir vécu des moments intenses et remplis.

Cette cruelle et saloperie (excusez-moi des mots mais je la trouve si injuste) de maladie t'a emporté trop vite. Mais toute la volonté et la bonhomie que tu as donné durant ta vie n'enlèvera jamais ton âme ainsi que les moments passés en ta compagnie.

Bon vol et profite de là-haut !

Pour le Club, Fred Lovis



Roland « Sanca » dans ses œuvres. (photo fl)

### Remerciements

**Pour les textes et photos :** à Damien Charmillot, Fred Lovis, Jan Laïs, Daniel Bachmann, Vincent Schaffter, Vincent Aubry, Simon Brancucci, la famille Groux (Valérie, Olivier, Xavier et Victor), Dominique Ribeaud, François Boillat, Nicole Siekmann, Fred Racle, Vincent Chenal, Alexandre Constantin, Xavier Berdat et Basile Charmillot.

A **Matou**, pour l'impression de *La Plume*.

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

A **François Boillat**, pour la mise en page.

A tous **les bénévoles** pour la mise sous pli et l'envoi de ce journal fort apprécié, on n'en doute pas...

### A l'agenda

**Du vendredi 17 au dimanche 19 août :** 7<sup>e</sup> édition du Graitricks, à Moutier. Tous les renseignements sur [www.graitricks.ch](http://www.graitricks.ch)

**Du vendredi 7 au dimanche 9 septembre :** comme mentionné lors de la dernière assemblée générale du VLJ et suite au succès de la sortie de l'année passée au Lac Noir, nous remettons ça cette année. D'autres informations suivront en temps voulu.

**Samedi 20 octobre :** journée de clôture du VLJ, à Vermes, à la cabane de Plainfayen (Vermes). Histoire de nouer de nouveaux contacts, le Club de Chasseral sera l'invité du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.



*Depuis qu'il a été ouvert, le site de Mont-Soleil s'affirme de plus en plus comme le déco qui permet aux adeptes de cross de réaliser de très beaux et longs vols. C'est une valeur sûre !*

## Les échos des décors

# Tout ce qu'il faut savoir sur Mont-Soleil, Chasseral N et Corgémont (série 1/6)

A l'enseigne de cette rubrique « *Les échos des décors* », *La Plume* initie une nouvelle série. Objectif, faire le tour des décors de l'Arc Jurassien avec un maximum de renseignements. Toutes ces indications sont à conserver précieusement. Histoire d'inaugurer cette série, Jan Laïs nous dit tout sur les décors de Mont-Soleil, Chasseral N et Corgémont.

### Mont Soleil

**Coordonnées :** GPS 47°09'30.4"N 6°59'37.9"E.

**Parking :** à Saint-Imier autour de la gare inférieure du funiculaire, on trouve des zones blanches.

**Atterro :** pas d'atterro officiel, mais on peut poser dans le pâturage en « L » au-dessus de l'entreprise Longines ou dans les champs fauchés. Les trois drapeaux de Longines font office de manche à air.

**Manches à airs, balises, webcams :** il y a une webcam au déco, d'où l'on peut clairement voir la manche à air.

**Dangers interdictions, grognons :** ne posez pas directement derrière le déco sous peine de problèmes avec le proprio du terrain et également

en raison des risques de poser sous le vent.

**Conditions orientation, heures idéales pour voler :** le déco est orienté S/E il se prête bien aux vols du matin jusqu'à environ 14 heures, ensuite les conditions tournent généralement N.

**Cross ou comment partir :** faire le plein au-dessus de Saint-Imier puis partir en direction de Sonceboz. Avec des plaf à 1500 mètres, tirez le plus loin possible vers l'Est avant de transiter sur Tramelan. Avec des plaf de 2000 mètres ou plus, tirez dès que possible sur Tramelan ou tentez la transition directement vers le Montoz, qui est souvent plus difficile. Quand les conditions s'y prêtent, des jours avec de beaux cumus et des plaf à 2500 mètres ou plus, laissez-vous tenter par un magnifique vol sur les Franches-Montagnes et sur le Doubs. Un petit tour sur XContest vous donnera une idée claire des routes classiques.

**Espaces aériens :** vers l'Ouest, à partir de Sonvilier, l'espace aérien est bloqué par la CTR des Eplatures de GND à 2000 mètres AMSL. Dans le Vallon, les vols sont tolérés dans la zone des 5 km de Courtelary, mais le

survol de la piste à moins de 600 mètres AGL est interdit.

**Transport/navette :** le site dispose d'un funiculaire qui mène de Saint-Imier directement au décollage.

**Buvette :** il y a un bistro nouvellement ouvert en face de la station supérieure du funiculaire avec un vue imprenable sur la Combe-Grède et Chasseral.

### Chasseral Nord

**Coordonnées :** GPS 47°07'38.4"N 7°02'42.3"E.

**Parking :** grand parking à disposition autour de l'hôtel.

**Atterro :** au déco, les jours de *soaring* ou dans les pâturages en contrebas.

**Manche à air, balises, webcams :** il y a une grande manche à air à l'Ouest du déco, une webcam sur l'hôtel mais qui regarde vers le sud et bien sûr la balise météo Suisse de Chasseral.

**Dangers, interdictions, grognons :** ne vous lancez pas dans des ploufs dans la Combe-Grède si le vent est de travers ou s'il est fort (plus de 25km/h).

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :** le site est orienté



Déco de Chasseral N. (photo :Nathalie Odiet)

N/O et c'est un site utilisé principalement pour du *soaring* par N à N/O avec entre 20 et 30 km/h de vent.

**Cross ou comment partir :** lors de journées calmes, on peut se faire plaisir avec un magnifique plouf en direction de Villeret ; le vol dans la

mètres ou plus, plusieurs options s'offrent à nous : vers l'Est, la face Nord du Vallon de St Imier et le Montoz, vers l'Ouest le Val-de-Ruz et sa crête Nord en direction de Rochefort et du Val-de-Travers, et au Sud par N/O, on peut tenter de re-



Déco de Corgémont. (photo : jl)

Combe-Grède vaut le détour. Mais il est également possible de partir pour de petits cross ; dans ce cas on fait un peu de gaz en *soaring* puis thermique et avec un plaf de 1700

joindre les Préalpes par le plateau.

**Espaces aériens :** au N/O, la CTR des Eplatures de GND à 2000 mètres AMSL. Dans le Vallon, les vols sont tolérés dans la zone des 5 km de

Courtellary, mais le survol de la piste à moins de 600 mètres AGL est interdit et au Sud, il faut passer par la TMA E de Payerne pour rejoindre les Préalpes.

**Transport/navette :** depuis Nods, il y a les navettes de l'école Zorro ou les bus postaux, et depuis Saint-Imier le bus postal.

**Buvette :** l'hôtel Chasseral ou l'école Zorro.

### Le Cernil (Corgémont)

**Coordonnées :** GPS 47°10'23.4"N 7°08'17.5"E.

**Parking :** à l'atterro au bord de la route, au déco parcage uniquement dans la forêt.

**Atterro :** immense pâturage avec manche à air.

**Manche à air, balises webcams :** il y a une webcam et une balise Windmobile au déco. [www.juvent.ch](http://www.juvent.ch).

**Dangers, interdictions, grognons :** ne posez pas en haut avant les foins.

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :** le déco est orienté au Nord. Il se prête bien au vol par N/E, N ou N/O idéalement l'après-midi ou le soir.

**Cross ou comment partir :** on peut soit partir en direction de Tête-de-Ran en suivant la crête (il y a déjà eu un vol jusqu'à la Vallée-de-Joux), soit tenter la transition vers Montoz. Pour transiter vers Montoz, une altitude de 1750 mètres minimum est nécessaire en général. Un petit tour sur XContest vous permettra d'étudier les différents itinéraires classiques.

**Espaces aériens :** les vols sont tolérés dans la zone des 5 km de Courtellary mais le survol de la piste à moins de 600 mètres AGL est interdit. Le déco est dans la zone des 5 km.

**Transport/navette :** covoiturage.

**Buvette :** prévoyez un pack de bière.

Jan Laïš

**Dans le prochain numéro (12.2018) :** région « Jura Rangiers », Boécourt, Montmelon O + N, Glovelier.

# Les deux font la paire, bravo Raphaël et Olivier !

## Jura'ltitude : joli succès

La Jura'ltitude XC 2018 a vécu du 21 au 24 juin derniers. Vécu et plutôt merveilleusement bien vécu ! La nouvelle formule avec départ et arrivée à Moutier a été une réussite, aussi bien pour les pilotes que pour le comité d'organisation. Sur le grand parcours Adventure, la victoire est revenue à Raphaël Seuret et Olivier Moser, au terme d'une course palpitante. Sur le tracé Access, Jean-Luc Simmen est monté sur la plus haute marche du podium au terme d'une chevauchée palpitante face à Morane Montavon.

Dimanche 24 juin dernier, sur le coup de 17h40. Le soleil brille de mille feux et se fraye un joli passage entre quelques nuages épars qui narguent encore la Prévôté. La température monte d'un cran, au propre comme au figuré. Histoire de déposer délicatement une cerise sur le gâteau, comme le veut l'expression, les spécialistes locaux du parapente acrobatique font tout l'étalage de leurs talents dans le ciel prévôtois sous les yeux ébahis des concurrents de l'édition 2018 de la JAXC. Le tableau est joli et le moment choisi est de nature à provoquer des frissons. Ils sont quatre à dessiner des arabesques périlleuses : décrochage, Misty flip, Sat to hélico, Sat, prise de vitesse, tumbling, bref, ils savent décidément tout faire, même lorsque la sortie de la figure s'avère parfois un brin compliquée pour le profane, yeux dressés vers le ciel. Merci donc à Julien Vallat, Morane Montavon, Etienne Roth et Christophe Kohler.

C'est donc bien parti pour la cérémonie de remise des prix et la fête aux gladiateurs volants des temps modernes. A la baguette ou plutôt au micro, Vincent Aubry, président du comité d'organisation de la Jura'ltitude. Malgré quelques traits tirés, il a le sourire. Et cela peut se comprendre très facilement. La cuvée 2018 fut un excellent millésime : « *Ce fut une édition palpitante. Du point de vue de la météo, elle a été magnifique.*



Les héros et leurs suiveurs sur le parcours Adventure : Claudie Moser, Damien Charmillot, Raphaël Seuret, Olivier Moser et Sébastien Toth. (photo : JAXC)

*Pas de pluie et un temps plutôt frais depuis vendredi. Et surtout, le suspense a été total sur les deux parcours où les pilotes se sont dépassés à pied ou dans les airs. Certes, le vent fort et parfois tempétueux a joué les trouble-fêtes les premiers jours, mais il a permis des vols étonnants dès le matin avec, le plus incroyable, un vol thermique sur la chaîne de Montoz à 07h30 déjà. Du jamais vu dans notre région », s'est exclamé le patron de la Jura'ltitude.*

### Parcours Adventure

Parlons de la course... Le dicton dit volontiers qu'il est préférable de miser sur la qualité que sur la quantité. A la lumière du déroulement de la course sur ce parcours Adventure, on ne peut pas donner tort à ce grand classique verbal. Certes, ils n'étaient que dix pilotes au départ du grand parcours, mais en réalité, pour la plupart d'entre eux, des pilotes confirmés, aguerris à ce genre d'exercice éprouvant. Et désireux de s'affronter en toute collégialité et amitié...

Bien avant de s'élancer, la météo est scrutée, analysée, les stratégies s'affinent, d'autant plus que du vent fort N/E est annoncé les deux premiers jours. Tous décident de s'en aller à l'Est, histoire de ratisser le plus largement possible les balises dans ce secteur. Béat est le premier à décoller de Graitery, mais il posera à Grandval. Olivier Moser et Raphaël Seuret prennent la direction de

Maljonc. Le reste du troupeau s'en va à Raimeux. Ces trois stratégies différentes et les observateurs s'interrogent. Les paris sont lancés...

Il y aura de beaux vols et la palme du jour revient à Olivier Moser qui, depuis Raimeux, atteint les balises de la Hohe Winde, Tannmatt, Schwengimatt. Il pose sur la crête entre ce dernier lieu et le Weissenstein.

Vendredi, la journée s'annonce capitale. Très clairement, le duo Seuret/Moser aura fort à faire face à la paire Michel/Thiébaud pour la victoire finale. Ces derniers, bien que ne connaissant pas très bien la région jurassienne, ont de solides arguments en vol. Et ils le prouvent, réussissant de belles prouesses en l'air. Cela se bat à distance, mais cela se bat à la loyale. Le matin, c'est à l'avantage de Raphaël et Olivier. Le premier nommé « invente » très tôt le matin un décollage à Hasenmatt Nord, un vol qui le conduira tout d'abord à Montoz, puis à Plagne. Des thermiques à 07h30, c'est du jamais vu. Cette deuxième journée a été éprouvante pour tous les organismes et c'est finalement la paire Michel/Thiébaud qui pointe en tête, grâce à un vol canon au décollage de Corgémont.

Pendant ce temps, Béat Howald, qui a opté pour une autre stratégie, poursuit son petit bonhomme de chemin en marchant beaucoup et en volant très bien lorsqu'il le peut.

Pour les ténors, la troisième journée sera la plus éprouvante. Peu de vols. Beaucoup ont marché. Béat Howald a décollé de Mont-Soleil pour ensuite rejoindre Tête-de-Ran à pied, puis Chasse-rail. Olivier Moser et Raphaël Seuret ont quant à eux mis un pied devant l'autre toute la journée. S'agissant du tandem fribourgeois, il s'est imposé 61 kilomètres à pied avant de savourer un vol du soir à Courfaivre. Patrick et Fabrice ont posé juste avant Bassecourt, à 20h59 et trente secondes, juste avant le délai de 21h. Rencontrés en chemin, les deux compères sont exténués : « *C'est trop plat ce Jura !* », disent-ils en chœur avec un sourire qui en dit long sur leur participation à la JAXC. « *Peu importe la topographie, nous sommes motivés, même si les forces commencent à nous manquer !* »

Dimanche s'annonce comme une journée décisive pour la victoire finale entre les deux duos. Décisive parce que ce seront bien les jambes qui décideront. Elles seules... Les organismes ont été mis à rude épreuve. Les Fribourgeois savent que leurs chances sont minces. Ils n'ont plus leur destin en mains.

Quand Raphaël Seuret et Olivier Moser atteignent Graiterie sur le coup de 14h30, ils savent qu'ils ont course gagnée. Ils volent ensemble et posent pour ainsi dire en même temps à Moutier. C'est une superbe victoire pour ces deux amis. Raphaël Seuret : « *Samedi soir, nous avons élaboré une stratégie pour le lendemain et nous avons réussi à une heure près du délai. Lors de la journée de vendredi, nous savions que si nous parvenions à atteindre la balise de Boujean, cela nous procurait un avantage et c'est finalement ce qui s'est produit.* » Submergé par l'émotion, Olivier Moser peinait à trouver ses mots une fois l'arrivée franchie : « *Le plus important pour moi, c'est d'avoir terminé premier avec Raphaël. Cela vaut tout l'or du monde. Mais je le reconnais, cela a été très dur physiquement et j'ai eu mal aux genoux et cela a été compliqué.* »

Pas de podium pour Béat Howald, mais une très belle 5<sup>e</sup> place pour l'athlète de Court qui a terminé son pensum sous son aile en prenant son envol depuis Montoz, alors que le thermique ne s'annonçait pas trop propice à ce genre de vol. Il a pris des risques stratégiques, il les a assumés et ils auraient pu être payants. Seul le vent l'a empêché de boucler son parcours avant tous les autres. « *Je crois qu'il ne m'a manqué*



*Les conditions météo ont été venteuses, mais elles n'ont pas empêché les pilotes de réaliser de très jolis vols. (photo : JAXC)*

*pas grand-chose pour réussir. J'y ai longtemps cru, mais cela n'a pas été possible au final. Je suis tout de même content de ma course.* »

#### **Parcours Access**

Pour beaucoup de pilotes, quatre jours de course, c'est trop. Trop, parce que l'agenda professionnel ne le permet peut-être pas. Peut-être aussi parce que l'envie de crapahuter du jeudi au dimanche dans cet immense territoire de jeu n'y est pas. Enfin, peut-être aussi, parce que l'exercice Adventure fait peur. Il y avait donc le parcours Access... pour accessible. Et il l'a en définitive été pour la majorité des pilotes. Access, c'est-à-dire un tracé obligatoire (Moutier, Weissenstein, Raimeux, Loge de Soultce, Montoz de Tavannes et retour à Moutier, dans un sens ou dans l'autre). Sur la ligne de départ samedi matin aux aurores, 11 pilotes au lieu de 15 (quatre se sont donc poliment excusés). Avec une certitude : la course sera très serrée !

Sitôt le départ donné, le groupe se disloque. Morane file décoller à Graiterie Sud, exercice de funambule que lui seul maîtrise. Il posera à la Binz... Jean-Luc Chapelet est le seul à prendre la direction de Montoz pour la première balise. Le gros du peloton s'en va direction la première balise dans l'autre sens, soit Weissenstein. Le rythme est soutenu et chacun affine sa stratégie. Objectif du groupe : décoller du Röti, pour espérer atteindre Raimeux en volant. Un pilote a une autre idée derrière la tête. Il s'agit de Jean-Luc Simmen, futur vainqueur. Il claqué la balise de Weissenstein et s'empresse de rejoindre Raimeux au pas de course. La stratégie est payante, puisque tous les pilotes ayant décollé du

Röti « coulent » à Gänsbrunnen ou dans les parages.

Avec ses longues jambes d'athlète et son moteur turbocompressé, « JLS » arrive en premier à Raimeux. Il décolle, vole, survole Courfaivre, mais coule en transitant entre Courfaivre et Tavannes. Tout est à refaire depuis Montoz, pour autant que cela puisse décoller. Derrière, les écarts se creusent.

Arrive Morane Montavon à Raimeux. Il est à la traîne par rapport aux autres concurrents mais il ne se décourage pas, tout en constatant que les muscles de ses jambes se raidissent. Pour lui, c'est le quitte ou double. Un défi exaltant s'offre à lui sous sa LM6 : tenter de rattraper, voire même dépasser « JLS » au finish qui, lui, vole une voile école, en l'occurrence une Advance Alpha 4. De la vieille machinerie... mais pas tant que ça... En vitesse pure face à la bise, il n'y aura pas photo !

« MM » vole, vole et vole encore : Courfaivre, puis Montoz. Il part à la chasse de « JLS » qui, entre-temps, a décollé de Montoz. Et puis, les deux protagonistes à la victoire finale sont au coude à coude. Face à ce vent de face dans la vallée de Tavannes, « MM » va plus vite. « JLS » pose à Court et fera le reste à pied. « MM » cherche le thermique au Nord dans la région de la Binz, mais ne le trouve pas suffisamment et doit poser à Graiterie Sud. Le temps de grimper au déco et « JLS » termine en trombe à Moutier, tout surpris de sa victoire : « *Je suis surtout content parce que je n'ai pas volé cette année et que j'avais de l'appréhension avec ce vent fort. J'ai sorti ma voile de débutant et cela m'a permis de voler sereinement dans ces conditions.* »



Jean-Luc Simmen termine victorieux sur le parcours Access dans la joie la bonne humeur, suivi comme son ombre par son fils. (photo : JAXC)

C'est donc en volant que Morane Montavon a rejoint l'arrivée sous sa LM6, content de son très beau vol, mais marqué par l'effort. « Je suis très satisfait de ma performance. Je savais que par rapport à Jean-Luc, je n'avais pas de chance physiquement. J'ai fait un très beau vol, mais j'ai aussi compris que je n'arriverais pas à rejoindre l'arrivée en volant avant lui. »

« MM » et « JLS » ont bouclé le parcours en une seule journée, quel bel exploit ! Pour la 3<sup>e</sup> place, c'est David Ferrer Llanes, qui a terminé au sprint samedi matin, suivi dans un autre style par Morgan Vallat.

Signalons encore la très belle 5<sup>e</sup> place de Xavier Berdat, auteur d'un très beau vol avec sa Super Leaf entre Raimeux et La Montagne de Saules, un moment 2<sup>e</sup> de la course, mais qui a dû déchanter par la suite à cause d'un genou récalcitrant.

Une paire victorieuse sur le parcours Adventure, un athlète-pilote supersonique sur le tracé Access et également un invité de marque qui s'est glissé dans les coulisses de l'organisation de la JAXC. On veut ici évoquer la présence très remarquée de Christian Boppart, directeur de la Fédération suisse de vol libre (FSVL), invité par le comité d'organisation. Il n'est pas venu en simple observateur mais bien en directeur très intéressé par une future Coupe de Suisse de « marche et vol ». La FSVL y songe

très sérieusement et un groupe de travail a été créé dans cette optique : « Je suis très content d'être venu à Moutier. J'avais hâte de voir comment était organisée une course de « marche et vol » de l'intérieur. Et franchement, j'ai été très impressionné par le travail des organisateurs. Le président m'a bien expliqué le fonctionnement du suivi des pilotes et l'application Live-Tracking est remarquable. C'est tout aussi bien que celle de la X-Alps ». Ces propos élogieux de Christian Boppart traduisent un réel engouement de la FSVL à soutenir concrètement les organisateurs de courses de « marche et vol ». Le grand patron de la Fédé s'est dit également très impressionné par la couverture médiatique de la JAXC, estimant que la communication est essentielle s'agissant de la promotion du parapente, qui plus est, décliné sous toutes ses formes.

Pas impossible dès lors que la Jura'ltitude devienne à l'avenir une manche de cette Coupe de Suisse.

La seule fausse note de cette édition 2018 a été l'accident de Rolf Erhardt si tôt après le décollage de Graiterly lors du deuxième jour de compétition sur le parcours Adventure. Après avoir décollé dans du vent fort et turbulent – rendant ainsi la sortie encore plus compliquée que d'habitude –, il a été victime d'une demi fermeture peu avant la forêt. La

chute a été violente et Rolf a du coup subi un traumatisme conséquent, physique et moral. Il a été hélicoptéré par la REGA à Bâle. Bilan : un avant-bras fracturé, des vertèbres cervicales légèrement touchées et quelques lésions à la tête. Bonne nouvelle en revanche, il ne devrait pas conserver de séquelles. Le comité espère qu'il sera au départ de la 5<sup>e</sup> édition en 2019.

Alors, réservez d'ores et déjà vos dates : du jeudi 20 au dimanche 23 juin.

A Moutier, bien évidemment !

Daniel Bachmann

#### Déco du Röti. (photo : JAXC)



**Classement final Adventure (points) :** 1. Olivier Moser (Ozone Alpina 2) et Raphaël Seuret (Niviuk Peak 3), 288 points. 3. Fabrice Thiébaud (Advance Omega X-Alps) et Patrick Michel (Advance Omega X-Alp), 286. 5. Bêat Howald (Ozone Alpina 2), 277. 6. Christophe Fässler (UP Trango X-Race), 260. Yann Fischer (Ozone Alpina 2), 232. 8. Vincent Schaffter (Sky Paragliders), 113. 9. David Steen (Gin GTO 2), 110. 10. Rolf Erhardt (Nova Mentor 4 Light), 64.

**Classement final Access (temps et balises) :** 1. Jean-Luc Simmen (Advance Alpha 4). 2. Morane Montavon (Ozone LM6). 3. David Ferrer Llanes (Skywalk Cumeo). 4. Morgan Vallat (Ozone Alpina 3). 5. Xavier Berdat (Supair Leaf). 6. David Sangsue (Advance Alpha 4). 7. Julien Giraudet (Skywalk Cumeo). 8. Boris Bringolf (Advance Epsilon 8). 9. Rolf Gisiger (Nova Ibex 3) et Stefan Montag (Advance PI 2). 11. Jean-Luc Chapelet (Niviuk Hook 4P).

# Jura'ltitude ou Jura'ttitude ? Un doux mélange des deux !

## Juste participer

Participant de l'édition 2017 où cela faisait une année que j'étais licencié. J'ai eu beaucoup de plaisir à faire et surtout rencontrer des organisateurs et participants extraordinaires. J'avais déjà en tête l'édition 2018.

Une année de préparation physique, 30 km par semaine de course à pied, natation, randonnée et parapente le week-end (selon météo et temps à disposition). Voilà qu'arrive le temps des inscriptions. Pas facile de trouver un assistant pour quatre jours ! Mon camarade de jeu de l'édition précédente, ainsi qu'un autre participant me motivent. De plus, le départ et l'arrivée sont à Moutier. Ville chère mon cœur, où je suis né et ai passé toute mon enfance et mon adolescence. Le départ se faisant à l'école Pilot-Para au pied du Graiterie, ce qui me touche encore plus car les cendres de mes grands-parents ne sont pas très loin de là et c'est également à cet endroit que j'ai déposé les cendres de mon père il y a quelques années, c'est un peu pour moi le moyen de fermer une boucle.

Quelques jours avant le départ, mon ami m'informe qu'il ne pourra pas être présent pour cette édition (toutes mes pensées l'accompagnent dans le moment qu'il traverse). En souhaitant sa présence dans l'édition 2019.

Mercredi soir, le moment du *briefing* est venu. Ben mince, depuis lundi, une super météo était annoncée et là, la donne change un peu, Nord-Ouest forçant.

C'est le jeudi matin, juste avant le départ, que nous prenons la décision de partir sur Raimeux. Il faut réveiller toute cette musculature dans la montée (enfin pas pour tout le monde, sourire). Arrivé à Raimeux, je sens un peu de stress chez certains, un vent de Nord-Ouest et le thermique qui prend le dessus par moments. Je me loupe deux fois au décollage, puis une personne du comité me dit que si je peux ou je ne me sens pas, je peux continuer à pied (ses mots resteront et me reviendront plus tard dans la compétition). La troisième tentative est la bonne. Je pars en direction de Vermes, en essayant de prendre



*Vincent Schaffter en grande discussion avec Yann Fischer et David Steen à Raimeux avant de décoller. (photo : JAXC)*

quelques thermiques. Je ne trouve que des petites bulles plus ou moins fortes. Cela va être difficile d'atteindre la balise de Maljonc en vol pour moi. J'essaye d'atterrir à Envelier.

Avec tous ces vallons et ce vent, c'est le shaker. Fermeture asymétrique juste au-dessus des arbres, je me cale dans mon cocon du côté portant, la voile rouvre juste avant de poser, ouf. Je pars à pied pour rejoindre le coéquipier qui a pu atterrir plus loin et on va se retrouver à Maljonc. Depuis là, nous prenons la direction de Schwengimatt, où nous avons rencontré des gens bien intentionnés le long de la route (un nous a lancé une canette de bière, il devait penser qu'on avait soif et l'autre nous a foncé dessus avec sa voiture, il voulait sûrement nous conduire quelque part). Nous nous arrêtons à Hintere Schmiedenmatt pour passer la nuit, nos assistantes font un super boulot dans leur suivi et préparation de tout ce dont nous avons besoin. Cette nuit fut très fraîche pour la saison, 2 degrés et beaucoup de vent. Beaucoup de peine à dormir et plusieurs crampes durant la nuit. Vendredi matin, nous élaborons plusieurs plans. Prendre Schwengimatt, puis décoller et revenir au point où nous avons passé la nuit et si les conditions le permettent aller le plus loin possible direction Weissenstein, voire plus loin. Dans le cas contraire, faire le retour à

pied. Mais youpie, ça décolle à Schwengimatt. Nous longeons toutes la face Sud jusqu'à la hauteur de Hällchöpfli et là, ça coule. Je fais demi-tour pour reprendre le dernier thermique qui a pris en intensité. Je continue ma route en direction du Rüttelhorn et juste avant, ça coule. Je vois une petite clairière, je me dis que ça doit le faire et yes ça part, thermique, 3 tours à 3,5, et ça monte 4,5, 5 et même 6 (après lecture de mon vario). En même temps, j'aperçois mon équipier scotché là où nous avons passé la nuit. Il atterrit, je le rejoins et même situation pour moi, je n'avance pas et je ne descends pas non plus, descente 360 pour aller atterrir. Nous prenons la direction du Weissenstein en espérant décoller de Röti. Arrivés à Balmsberg, nous décidons de prendre une pause pour manger et boire près du parc aventure. Sachant que notre journaliste préféré allait nous rejoindre, nous ne pouvions pas nous retenir d'élaborer un petit plan humoristique. Je vous conseille le parc aventure pour digérer et passer un bon moment, il n'y a rien de tel. Le vent devenant plus fort, nous prenons la balise du Weissenstein à pied et continuons jusqu'au décollage du Buement où nous installons notre champ pour la nuit, mais du côté Sud pour être protégés du vent (quand je dis qu'elles sont bien ces assistantes...). Encore une nuit froide, du mal à nous endormir à cause



*Campement de Vincent Schaffter et David Steen dans la région du Buement. (photo : JAXC)*

du grand tétras qui, apparemment, avait une crise de nerfs ou se prenait de bec avec son voisin. Ça émet des sons bizarres et surprenants quand on ne sait pas ce que c'est.

Samedi matin, nous nous levons tardivement pour laisser s'installer d'éventuelles thermiques et décoller du Buement et éventuellement partir en direction du Chasseral. Nous décollons vers 10 h et je manque le coche. Donc plouf à Sorvilier ! Mon équipier arrive à atterrir en haut vers Montoz. Je lui dis de continuer seul, car je vais prendre la balise de Sorvilier à pied et voir si je peux décoller pour rejoindre Montoz de Tavannes. De son côté, il continue à pied sur Montoz de Tavannes. Je monte au décollage de Sorvilier et d'un côté, ça indique Nord-ouest et l'autre côté Nord-Est, la grosse manche fait du gauche-droite, je vais sur Montoz à pied où mon équipier Davis Steen m'attend. Un vent de Nord-Ouest assez fort qui rentre à Montoz de Tavannes ne me plaît pas tellement. Sachant que c'est annoncé Nord-Est, je soupçonne d'être sous le vent et ça me rappelle la même situation que l'année passé. Je ne veux pas prendre de risque. Avec la fatigue qui s'installe, je refuse de décoller (les paroles de la personne du comité dite à Raimeux raisonnent dans ma tête) et j'aimerais retourner à Sorvilier pour voir si je peux décoller de là et boire une bière à la fête du village à Court (petit passage prévu avant le départ), c'est un

petit truc qui reste de l'édition 2017 qui devrait presque être un passage obligé (je plaisante). Mon équipier décolle et je rebrousse chemin jusqu'à Sorvilier où le vent est juste parfait quand j'arrive pour décoller. C'est l'ascenseur direct en sortie : ça monte avec un Nord soutenu vu que sans accélérateur je n'avance pas, donc impossible de rejoindre quelque chose en vol et juste envie de me faire plaisir. Une buse curieuse me rejoint à un peu plus de 1500 mètres, c'est toujours un moment émouvant pour moi de les voir évoluer dans leur monde où je suis juste un modeste invité. Je vais atterrir à Court. Entre temps, mon équipier a continué sa course seul en le suivant sur le track. Comme convenu avec mon assistante, nous installons notre camp à Court pour la nuit et nous allons manger et boire une bière à la fête du village avec son ami. Nous fixons l'objectif de rejoindre la Tour de Moron et éventuellement faire Graiterie pour finir en vol sur Moutier.

Dimanche matin le réveil est à 5 heures. Direction Champoz, heureusement ou malheureusement, je n'ai pas un bon réseau et mon GPS ne me positionne pas correctement. Ce qui fait que je passe par un chemin plus à flanc de montagne en direction de Moulin des Pécas pour rejoindre Champoz au lieu de prendre un chemin plus court mais plus raide. Cela m'a évité de grosses crampes. Arrivé à hauteur du Tacon, je rencontre

l'assistance d'un participant neuchâtelois qui arrive de Bellelay. Nous nous rejoignons à la Tour de Moron pour partir en direction de Moutier. Un chemin plein d'échanges et autres conseils. A l'entrée de Moutier nous prenons la décision de ne pas faire Graiterie, les kilomètres marchés et volés nous suffisent, ni l'un ni l'autre n'avons besoin de ces points. Nous levons les yeux pour voir arriver un participant Schwytzsois qui a découvert un déco magique à la Tour de Moron, pour finir cette belle course à trois.

Je tiens à remercier le comité de la Jura'ltitude XC pour toute son organisation, sa présence et qualité du suivi.

Une immense pensée à mon ami qui a eu un accident le vendredi à Graiterie, je lui souhaite un très bon rétablissement. J'ai été très heureux de partager ça avec mon assistante et son ami (qui m'a préparé des super bouillons samedi et dimanche). Leurs conseils et leur soutien furent d'une grande qualité. C'est dans ces moments de fatigue et d'intensité que la nature profonde de l'être humain ressort.

Je retiendrai les paroles reçues à Raimeux : « *Si tu ne te sens pas de décoller, ne décolle pas* ». La petite voix intérieure nous sert à cela. Personne ne peut, n'a le droit de touchera, critiquer ou juger cela. C'est ce qui nous permet de faire d'autres vols.

**Vincent Schaffter**

# La relève pointe le bout de son nez : de futurs parapentistes ?

## Par ici les petits potins

C'est notre Matou « national » qui a eu l'idée de réserver quelques pages de cette *Plume* pour parler de la relève du VLJ. Ben ouais, c'est que notre ami de Courtételle est devenu grand-père, un papy gâteau selon les informations récoltées. L'idée, justement, a fait son chemin. Et hop, un groupe What's App et c'est parti. Quelques heureux parents n'ont pas adhéré à la demande. *La Plume* respecte le choix et n'évoquera pas ces quelques belles naissances dont les parents ne souhaitent pas voir la friousse de leur petit ange dans ces colonnes.

Dans le Val Terbi et entre les villages de Courroux et Vicques, on s'est tiré la bourre (c'est le cas de le dire...) entre les Charmillot et les Aubry. Ces derniers attendaient le petit frère ou la petite sœur de Thomas pour le 5 juin, alors que chez les « Michmich », le bonheur, c'était semble-t-il pour le 12 juin. Quand un « duel » à faible distance oppose deux Virginie, le résultat s'annonce serré.



Au final, les « Michmich » se sont facilement imposés, puisque leur petit **Ilan** est né à Delémont le lundi 4 juin sur le coup de 1h53 : 3'120 grammes de bonheur pour 48 centimètres. Pour la petite histoire, Michel connaissait le sexe de l'enfant alors que sa Virginie chérie souhaitait la surprise à la naissance. Sacré « Michmich ».

*La Plume* avait parié sur une fille... Raté.



Chez les Aubry, on n'a pas l'habitude de perdre du temps, d'autant plus qu'il est sérieusement compté ! Virginie et Vincent : « Seize mois et quelques jours

seulement après l'atterrissage réussi de notre premier fiston, Thomas, voilà que les sympathiques cigognes de Vicques nous ont apportés une magnifique surprise le mercredi 6 juin 2018, à 22h53. Le « choix du roi », comme disent certains. Dans tous les cas une énorme joie empreinte d'émotion pour nous deux, d'accueillir notre ch'tite **Sophie** de 3,840 kg et 51cm, débarquée naturellement et sans encombre par sa courageuse maman Virginie.

Toute la famille se porte à merveille et son grand frère Thomas est fier de câliner son nouveau doudou ! Merci à tous les libéristes pour les messages amicaux que nous avons déjà reçus. »



(Emilio) après quelques longues heures d'attente. Olivia, la grande sœur, avec ses 2 kg et 43 cm, et le petit gros avec 3 kg et 49cm. Il semblerait que ma fille soit mon portrait craché et que mon fils est celui de sa mère ;-). Dixit les grands-parents. Je passerai mon brevet triplace d'ici quelques années. Ils vont bien et commencent de gazouiller. »



Du côté de Courtételle, la cigogne est passée un peu plus tôt. En réalité un cadeau de Noël avant l'heure pour Faustine et Matthieu Geiser avec l'arrivée de la petite **Alix**, née le 11 décembre à 5h03. Un très joli bébé de 3,360 kg pour 51 cm. Même si elle grandit bien, il est bien trop tôt pour Matthieu de la prendre en

biplace sous son beau Takoo 4. Félicitations !



Chez les Constantin, la famille s'est agrandie. Depuis le 17 avril dernier, l'ancien président du VLJ est une deuxième fois papa. Après la naissance de Robin, c'est **Eliott** qui a pointé le bout de son nez. Là aussi, un joli bébé de 3,530 kg pour 50 cm. Ils savent bien bosser, les Constantin ! Il paraît que son grand frère Robin s'en occupe très bien. Félicitations à Perrine, la maman. On prend les paris... Deux futurs parapentistes. (La Plume / db)

## Le système D, il fallait juste y penser !



C'est un fait bien connu, un nouveau-né dans la famille, c'est moins de vols pour le papa ou la maman... Mais d'ici à ce que le sac de portage devienne un sac de transport de couches, il n'y a qu'un pas que Vincent Aubry a franchi !

Et évidemment, le principal intéressé n'était pas disponible pour vite faire un vol à l'arrache en fin d'après-midi... (dc)

12

## La Prélude... prélude à une belle course



C'est la deuxième année que le comité de la Jura'altitude XC organise une journée de marche et vol dans la région, en préparation de la course qui s'est déroulée fin juin. Une dizaine de pilotes motivés se sont retrouvés aux aurores pour un sympathique accueil café-croissant à l'école Leparapente.ch le dimanche 29 avril, sous un intense brouillard delémontain.

Le vent soutenu S-S/E annoncé (comme pour la première édition) nous a motivés à suivre le même beau parcours de Delémont à l'Ordon, en passant par La Haute-Borne, Les Rangiers et La Caquerelle. Nos efforts ont été récompensés par un joli vent face au décollage mais malheureusement pratiquement aucun thermique en vol à cause de l'air chaud en altitude.

Le vent E, voire NE, s'est ensuite bien installé et nous a empêchés de faire le vol imaginé à La Pierreberg pendant

que Boris a continué l'expérience en rentrant de Boécourt à pied. La majorité a choisi de récupérer les véhicules à Delémont pour aller faire une séance de gonflages intensive en plaine de Bellevie, plutôt que de risquer un décollage du Mont ou de Graitery juste devant les orages annoncés. Finalement Xavier et moi sommes montés à pied en « mode compétition » à La Pierreberg, afin de fournir le dernier effort de la journée avant l'apéro bien mérité. De nombreux amis et collègues de vol libre nous ont rejoint pour ce sympathique moment autour du feu, alors que l'orage n'a finalement éclaté que tard dans la nuit lorsque les irréductibles cherchaient une dernière raison de ne pas aller travailler trop tôt le lendemain... Et pour tous ceux qui n'ont pas pu participer, venez nous retrouver lors de l'Aprélude qui devrait se dérouler début septembre ! Plus d'infos via les groupes What's App et notre page Facebook dès que la date exacte aura été fixée. (va)

## Nouvelle débroussailleuse



Après bon nombre de réflexions, le comité du Club a décidé de l'achat d'une nouvelle débroussailleuse plus pratique et plus légère en renfort de l'ancienne.

La nouvelle machine a été fournie par Chèvre Motoculture, à Bassecourt, l'entreprise a consenti un rabais conséquent pour notre Club.

Le gérant Manu Chèvre n'est autre que le beau-frère de notre instructeur de delta préféré Nico.

Il propose des réparations de machines toutes marques, la pose de tondeuses automatiques, des vêtements de travail et différents accessoires de type sécateurs.

Il sera bien entendu à votre disposition pour toute question ou devis sans engagement. (sb)

# Direction La Réunion pour se perfectionner, juste ça !

## Affronter l'inconnu

Il y a les parents : Valérie et Olivier Groux. Il y a leurs enfants : Victor et Xavier ; vous les avez probablement déjà croisés sur nos sites de décollage, que ce soit à Saint-Ursanne ou à Boécourt. Quatre pour un coup de maître ! Histoire de se perfectionner, ils ont participé à un stage à La Réunion, dans une région lointaine mais plutôt propice à la pratique du parapente, mais pas si évidente que cela. Un pari osé, mais un pari gagnant ! Leur récit est révélateur.

Comme beaucoup de familles, il y a un moment où, en tant que parents, on se rend compte qu'il va être de plus en plus difficile de faire encore des vacances avec la famille au complet. Comme il devenait de plus en plus difficile de coordonner nos quatre agendas, nous avons décidé d'arrêter de nous arracher les cheveux, mais de faire encore dix jours ensemble avant d'abandonner le concept « vacances familiales ». C'est la période de Pâques l'année passée qui nous a donné cette dernière opportunité. Après avoir étudié bien des activités et styles de vacances différentes, nous nous sommes décidés pour du parapente. Comme pour beaucoup d'activités, les stages intensifs de vol permettent de vraiment bien progresser et comme nous avons commencé à voler en juillet 2016, avec chacun une trentaine de vols, cela nous parut être le bon *timing*. La question qui restait à définir était : où aller voler à Pâques pour ne pas avoir trop froid ? Dans les Pyrénées, l'activité de vol démarrait plutôt vers début mai, Olivier a donc décidé que La Réunion serait idéale pour notre projet, et elle le fut !

Grâce à Internet et aux différents forums, nous avons appris que le spot principal se trouvait à St-Leu, sur le côté Ouest de l'île et qu'on y volait



*Un déco qui fait rêver ! (photo : lfgrx)*

300 jours par an. Donc la probabilité de pouvoir faire notre stage était assez grande. D'autre part, l'île propose une multitude d'autres activités à faire dans le cas où ce n'est pas viable.

Nous avons donc pris contact avec plusieurs écoles avec nos désirs relativement simples pour ce stage : découvrir plusieurs sites de vols (nous ressentions une certaine lassitude des vols uniquement sur les sites de Boécourt et Saint-Ursanne) et avoir un instructeur au décollage et un autre à l'atterrissage. C'est l'école Courant d'R de Jérôme Cauda qui a été la seule à nous proposer de se déplacer régulièrement sur l'île. Toutes les autres structures, vivant principalement des vols biplaces, restent majoritairement sur le spot de St-Leu 800 et n'étaient pas intéressées à balader quatre Suisses. Et nous avons trouvé un logement proche de l'atterrissage principal de St-Leu, ayant également son propre atterro (que nous n'avons en fait jamais utilisé).

Après un trajet Bâle-Paris-St-Denis de La Réunion relativement long, nous sommes arrivés le dimanche en début d'après-midi sur notre lieu

de villégiature. En fait, en regardant un atlas, on a le sentiment que La Réunion est relativement proche, mais elle est 400 km plus loin que Los Angeles... Nous avons rencontré Jérôme et son co-instructeur Pierre-Alexis Prat (Ride-Air Parapente) pour discuter de notre niveau, du programme, de nos attentes et de ce qu'ils peuvent nous proposer. Puis on s'est donné rendez-vous le lundi matin à 8h00.

Notre première journée de vol s'est passée à St-Leu 800 : 800 mètres de dénivelé et atterrissage sur la plage ! Deux fois le dénivelé de Boécourt ! Quelle folie pour nous, poussin-parapentistes ;-). Les installations du déco donnent le ton sur son importance : WC, gazon synthétique pour ouvrir son aile. Il y a encore plus de biplaceurs qu'à Interlaken ! Au quatrième vol, on avait déjà tous repéré l'église, à mi-parcours, qui « abritait » un petit thermique et nous permettait d'entendre le fameux chant du vario !

Le second jour, nous avons démarré par un St-Leu 1500 et un vol d'une trentaine de minutes. Ce fut juste



*La mer au loin, cela sent le joli vol. (lfgrx)*

magnifique et nous avons bien compris le côté addictif des vols au long cours. Puis nous sommes partis sur Bellemène 700, un peu plus au Nord. Sur ce site, la sortie de décollage est une longue pente peu inclinée, et bien construite ! Les possibilités de poser sont rares, mais après 3-4 minutes de vols, on arrive sur une cassure avec un thermique bien placé qui nous permet de prendre un peu de hauteur et de nous détendre car le nombre de plans B augmentait bien. A l'atterrissage, le long d'un champ de canne à sucre, Valérie a fait comme chez Jura Evasion : bras haut après le toucher et on court avec l'aile sur la tête. Sauf qu'il y avait un bon petit vent et que l'aile est partie en arrière pour s'affaler dans le champ de canne ☺

Deux jours plus tard, nous sommes allés voler au Dos d'Ane, à la sortie du cirque de Mafate. Les majestueuses falaises marquant la sortie du cirque rendent le vol absolument magnifique. L'atterrissage se fait dans la rivière de galets, qui porte bien son nom, et est malheureusement relativement complexe, attention aux chevilles.

Après ces quatre premiers jours de vols, nous sommes un peu fatigués et voulons également profiter de visiter un peu l'île. Donc nous prenons deux jours sans vols en parapente pour visiter un tunnel de lave, le musée du rhum, un marché, effectuer un survol de l'île en ULM et nous reposer...

Nous reprenons les vols avec des sites plus lointains, donc départ à 6h00 pour aller aux Makes, qui a un décollage un peu technique, comme dans notre Jura. Le lendemain, nous nous réveillons à 4h30 pour aller au Dimitile. On y monte avec un 4x4, les parapentes chargés sur le toit, un petit air de Jura Evasion ;-). La montée peut aussi se faire à pied pour les motivés, le chemin dans la jungle est bien entretenu et cela offre une heure de marche bien raide mais dans une atmosphère inoubliable. Le site est magnifique avec une superbe vue sur le cirque de Cilaos. L'atterrissage se passe dans un stade de foot, avec les tribunes... Cela nous met une petite pression supplémentaire par rapport à Saint-Ursanne où le champ prolonge bien la distance disponible... Pour le Hike and Fly, il y a un déco au sommet de

l'île, au Piton des Neiges, à 3071 m, avec atterro dans le cirque de Cilaos. Notre niveau a bien progressé, mais pas assez pour partir en cross dans les cirques. En effet, les décollages se font en direction des cirques et il faut absolument être capable de reprendre de l'altitude pour en ressortir, car il n'y a pas beaucoup de possibilité pour poser au fond et après, c'est plus de trois heures de marche pour en ressortir. Nous n'irons donc pas au Maïdo, décollage mythique de cette île. Nous continuerons de voler sur les sites déjà découverts avec une idée en tête : revenir à La Réunion dès que notre niveau en thermique sera suffisant pour pouvoir aller voler dans ces cirques...

Bilan des vacances : nous avons effectué une trentaine de vols sur 9 jours, découvert 7 sites différents, bien progressé à tous les points de vue grâce à Jérôme et Pierre-Alexis, leurs débriefings vidéo et précieux conseils.

Quelques informations sur les conditions de vols : comme mentionné, les sites principaux se situent sur la côte Ouest, sous le vent de l'île. Il y a une casquette de nuage qui s'installe assez régulièrement vers les 1000 mètres en fin de matinée et il faut surveiller la mer pour détecter des rentrées de vent qui peuvent parfois être violentes. Les thermiques rencontrés sont dans la classe des thermiques légers. Pas vraiment de coup de pied au cul, mais pour celui qui est patient, il arrivera quand même à monter. La température était de l'ordre de 30-32° et on recherchait volontiers de l'ombre pour plier nos ailes. On peut sûrement aussi se baigner dans l'Océan indien, mais nous n'avons même pas eu le temps d'essayer ;-)

**Valérie, Olivier,  
Xavier et Victor Groux**

<http://family-groux.blogspot.ch/2017/04/la-reunion-en-famille.html>

<https://www.reunion.fr/pratique/webcams/webcam-colimacons-a-saint-leu>

# Quand tu vas dans le Piémont, c'est forcément le pied !

## Sortie 2018 du Club VLJ

C'est bientôt devenu une tradition au VLJ avec la sortie de l'Ascension du côté du Piémont. Cette région du Nord de l'Italie offre de multiples côtés sympathiques : de jolis sites et aussi une gastronomie qui valent le détour. Pour le récit de ce week-end prolongé transalpin, c'est Dominique Ribeaud qui s'en charge. C'est un jeune pilote qui s'est rapidement intégré et qui va être membre à vie du VLJ.

Nous sommes le 9 mai. Je finis ma journée de travail un peu plus tôt que d'habitude car aujourd'hui, je pars pour la première fois en sortie avec le Club Vol Libre Jura. Et une sortie, cela s'organise, bien évidemment. Le rendez-vous est fixé à 16 h 15 précises chez Damien (Charmillot, bien évidemment). J'arrive à l'heure, en même temps que « l'Mitch »... Mais Damien, une fois n'est pas coutume, est en retard. On l'aide à tout charger et hop, on démarre direction le camping Monbarone, dans le Piémont.

Arrivés en Italie, nous installons notre campement avec d'autres parapentistes et leurs familles. Tous super bien équipés avec leurs bus plus pratiques qu'un couteau suisse ou une maxi tente avec machine à café intégrée, j'avais vraiment l'air ridicule avec ma petite Quechua, installée selon le fabricant en deux secondes, mais qui en réalité en nécessite bien plus... Une fois correctement montée, l'heure de l'apéro et du souper avait sonné. Et il faut bien le reconnaître, le Club compte parmi ses membres des gens fort sympathiques qui savent mettre de l'ambiance au bon moment. La première soirée fut donc conviviale au camping.

Après une bonne nuit de sommeil sous une tente super imperméable



*Une vue imprenable depuis le déco : vive le dépaysement du Piémont. (photo : DR)*

et spacieuse, nous allons commencer notre première journée de vol. Arrivés à l'atterro, nous sautons dans une navette pour rejoindre un des quatre décos. Une demi-heure et presque un vomi plus tard, nous arrivons... Une vue incroyable et déjà une belle hauteur nous accueillent alors que nous sommes au déco le plus bas : ça promet de belles sensations pour ce beau week-end. Un vol tranquille sans que personne ne fasse de performances incroyables pour commencer, et même si tu fais un plouf, cela reste un vol de quasi 20 minutes ; ça reste sympa pour un novice comme moi... Les vols s'enchaînent et le plaisir augmente d'heure en heure ; je commence de discuter et de faire connaissance avec des personnes fantastiques à l'atterro ou dans les navettes. On se raconte nos vols ou on parle de notre carrière plus ou moins longue de pilote de parapente, de nos exploits, nos frayeurs ou autres aventures en relations avec ce sport magnifique qui rassemble toutes les générations. Je trouve ça génial et maintenant que j'y ai pris goût, je ne pense pas que j'arriverais à m'en

passer, je n'ai qu'un seul regret, c'est de ne pas avoir commencé ce sport bien plus tôt.

Ce site est incroyable ! Comme vous l'avez compris, je n'ai pas une expérience folle, mais je trouve cet endroit juste parfait pour la pratique du parapente. Chacun peut y trouver son compte, que ce soit pour faire de la distance, de l'acro ou juste pour des vols tranquilles pour le plaisir ; il est idéal. Nous avons croisé quelques écoles qui n'avaient aucune difficulté à faire décoller leurs élèves, les décos sont vraiment adaptés à tous les niveaux... Enfin, certains Genevois ont du mal quand même...

Merci au Club pour les soirées organisées ; nous avons pu profiter de la riche et délicieuse gastronomie italienne. Nous avons évidemment goûté à leur Grappa, avec modération bien sûr et passé des moments de convivialité et d'échanges inoubliables. Merci à tous ceux qui m'ont motivé à venir à cette sortie, c'était incroyable. A l'année prochaine.

En attendant bons vols à tous et à bientôt dans le ciel.

**Dominique Ribeaud**

# Promis, l'édition 2018 sera une nouvelle fois sexy !

## Graitricks news

Amies et amis pilotes, il faut réserver le week-end des 17, 18 et 19 août prochains. Et surtout se rendre à Moutier pour le Graitricks. Après passablement d'incertitudes, le traditionnel rendez-vous bisannuel prévôtois aura lieu avec, en prime, quelques nouveautés et un programme qui va décoiffer ! Une équipe motivée s'attelle à rendre le Graitricks cuvée 2018 aussi sexy que les précédents.

Non, le Graitricks n'est pas mort ! Vous avez probablement ou certainement dû entendre quantité de spéculations diverses concernant la tenue de notre manifestation. Voici le comment du pourquoi ou le pourquoi du comment...

Ces deux dernières années, en fait depuis la précédente édition, il s'est passé plein de choses au sein du comité. Plusieurs membres de ce dernier ont connu des changements aux niveaux professionnel ou personnel, ce qui a quelque peu affecté le temps à disposition pour l'organisation d'une nouvelle édition.

Néanmoins, Morane Montavon, a repris la présidence ad intérim et a mis sur pieds un nouveau comité pour cette édition avec quelques membres actuels (Vincent Dreier, Luca Boegli, Yannick Althaus, Marc Wattenhofer, Nadine Guillet et Christophe Schär) et de nouveaux membres (Camille Spar, Julien Vallat, Sébastien Grimaitre, Steven Mast, Marjorie Mast, Manu Renfer, Adrien Meyer, Nadia Meier et Raphael Castelli) afin de seconder, épauler, ou reprendre diverses tâches indispensables à la bonne marche du Graitricks. Je tiens ici à remercier toutes ces personnes qui font vivre le Graitricks.



*Comme d'habitude, le show s'annonce majestueux pour cette édition 2018 du Graitricks.*

Cette année, le Graitricks aura bel et bien lieu, finalement, le week-end des 17, 18 et 19 août. Le Sonchaux Acro Show a changé la date de sa manifestation prévue à la base ce week-end-là pour le repousser aux 25 et 26 août. Nous avons donc été contraints d'avancer le Graitricks d'une semaine cette année.

Nouveauté, nous commencerons officiellement le vendredi soir à 18 h avec une soirée grillades-musique. L'emplacement du site change également un petit peu, nous serons cette fois un peu plus au Nord-Est, entre la ferme Gafner et Béro, sur le site de l'ancienne ferme qui s'est effondrée l'hiver passé.

Le programme traditionnel sera maintenu avec des démonstrations

de parapente acro, delta, avion d'acrobatie, hélicoptère, largage de base-jump, speedflying, vols biplace, Graitricks sprint... Le programme n'est pas encore arrêté et il pourrait bien y avoir quelques surprises.

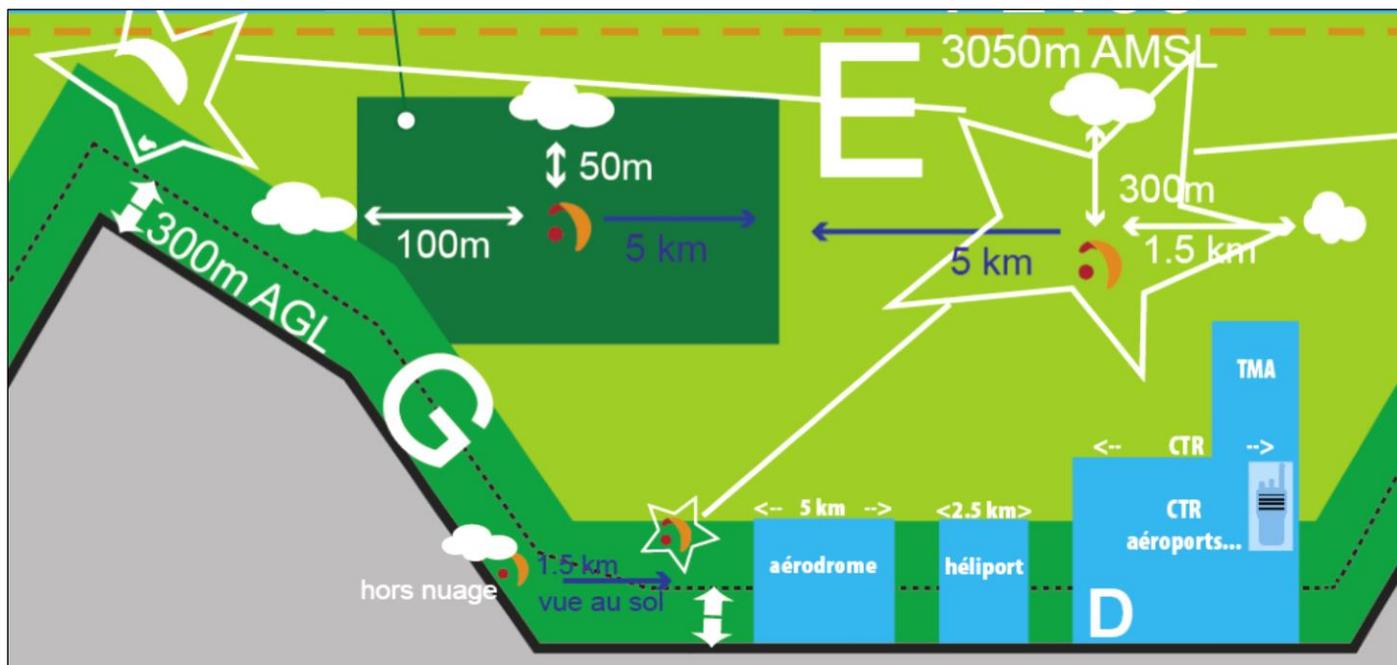
Je rappelle que tous les pilotes licenciés peuvent venir se faire plaisir en volant depuis Graitery, monter dans les navettes et simplement voler et poser sur le site de la manifestation, pas besoin de savoir faire des SAT ou Hélico, il y a juste besoin de colorer le ciel de parapentes et autres engins volants.

Au plaisir de vous voir nombreux le week-end des 17, 18 et 19 août.

Pour le comité du Graitricks,  
Yann Bouduban

# Quand le nouvel espace aérien « G » mérite des explications

## Le conseil sécurité



17

Précision sur l'Espace G = Golf, anciennement 600 mètres AGL = sol ! En fait, c'est toujours 600 mètres, c'est toujours du G, MAIS, ils l'ont coupé en 2 x 300 mètres !

Bien, bien, faut comprendre quoi ? Ces espaces de vols qui nous font tant plaisir sont encore et toujours sujets à discussion. Et ils le resteront, hélas...

Je sais qu'à force de parler de ça, bientôt tout le monde oubliera ce qu'il faut faire, car on ne sait bientôt plus quoi faire ! Mais, car il y a un mais, vous êtes toutes et tous équipés des derniers gadgets électroniques qui font que vos traces sont suivies à la loupe. Qui plus est quand vous mettez vos vols en ligne, eh oui, il y a toujours quelqu'un qui les contrôle.

Respect de l'espace de jeu = longue vie au vol libre !

Je précise que l'espace G où l'on pouvait voler hors du nuage est désormais coupé en deux ! Une fois 300 mètres proche du sol et une fois de 300 mètres sol à 600 mètres sol. Donc, plus de G de 0 à 600m, *you understand ?*

Dès 2018 et pour uniformiser l'espace européen, il a été décidé de

couper cet espace G de manière à dire que du sol jusqu'à 300 mètres au-dessus, du sol, c'est hors nuages qu'on a le droit de naviguer, donc on peut y être tout près.

Par contre, de 300 à 600 mètres sol, c'est toujours du G, et la distance aux nuages est identique à l'espace E ! On entend aussi que vous êtes hors de la « zone de vol à voile » donc, hors LS-R verte !

**En clair, de 300 à 600 mètres AGL, sol, tu dois être à 300 mètres sous ou sur, un nuage**, à 1,5 km d'un nuage face à toi et avoir une visibilité horizontale de 5 km. Et ceci jusqu'à 3050 mètres pour notre zone Jura. Sauf si la TMA est active, bien évidemment !

Avec ces nouvelles infos, fais de beaux vols et respecte ta zone de jeu, histoire de pas encore en perdre un bout ! Fais signe aux autres de ces améliorations.

Dans les étoiles, tu dois respecter les distances de l'espace E, même que tu es dans du G...

*Quand un parapentiste traverse une zone de modélisme...*

On aime le parapente, ils aiment le modélisme ! On a un terrain de jeu étendu et ils ont leur propre terrain d'évolution, et aussi, une bonne partie de la zone au-dessus !

Discussion faite, il est clair qu'on vole à vue d'un point de vue légal, et c'est là que c'est intéressant, eux aussi ! Qui ? Les modélistes de Glovelier notamment.

Nous avons pu discuter avec l'OFAC et ils confirment que c'est du vol à vue !

Ainsi, il est utile de savoir qu'il y a un pilote certes, mais au sol !

Alors, c'est du vol estimatif... Vous voyez où on veut en venir ?

Si on regarde cette machine, c'est un jet à turbine et ça fait du bruit ! Mais surtout et vous ne le savez peut-être pas, ça vole vite ! C'est gros ! Et à 400 km/h, ça peut faire très mal !

Oui, il y a des assurances, mais on n'est pas totalement sûr que ce soit recommandé de se chopper un bidule comme ça dans sa toile...

« Petite » photo pour montrer à quoi ça peut ressembler face à un pilote qui transite vertical + bouts (les deux bouts) de la piste de modélisme...

Par soucis de sécurité, de simplicité et pour éviter les discussions qui ont déjà commencé hélas, on vous remercie toutes et tous de ne pas passer par là-dessus !

ces jolis outils mis gratuitement à dispo. C'est en panne ! On est patient quelques heures, on teste sur un deuxième appareil, et sinon, on informe celui qui peut nous réparer

directement sur l'écran du smartphone les infos météo des balises que tu souhaites et ceci, sans devoir cliquer quoi que ce soit !

Cool non ? Mais faut avoir Android ! Comme WindMobile pour iOS et Android ne semblera plus maintenu... Tu peux utiliser sa nouvelle « version web » donc, par une page Internet: <https://winds.mobi>.

Tu y trouveras les balises jdc et windline ainsi que de nombreuses autres.

L'application fonctionne bien, tu peux géolocaliser si tu veux et tu peux également, mémoriser tes stations favorites avec l'icône « cœur » en y indiquant ton adresse gmail pour avoir tes favoris.

Yann m'a également dit qu'il travaillait sur la possibilité de remettre des widgets sur les écrans Android pour voir accès de suite et en temps réel



Un jet comme celui-ci peut atteindre 400 km/h. (photo :psln)

On parle de Glovelier entre autres... Et surtout le samedi et le dimanche quand vous voyez des voitures parkées sur la zone de modélisme, on est futé quand on fait du para...

Du coup, on les laisse tranquilles et, ils nous laissent tranquilles ! Surtout, on a des amis, si un jour on en a besoin !

Idem à Vicques, c'est leur terrain, donc dès que quelqu'un vient y voler, en plus ils paient des cotisations, on s'en va, on se fait discret.

Merci à toutes et tous de faire la même chose ailleurs.

**Ton Smartphone, ton ami pour « voir » le vent...**

Quelques questions sont apparues au sujet de l'application WindMobile. Des réponses sont arrivées et j'ai cherché à avoir des précisions auprès de Yann.

Donc oui, il semble qu'il ne maintiendra pas les applications actuelles que l'on connaît.

Même que l'autre jour, début juin, il y avait un souci pour afficher les données sur nos précieux téléphones ! Et souci signifie qu'il faut dire quelque chose au développeur pour qu'il fasse quelque chose. En direct chez lui, pas dans nos groupes WhatsApp...

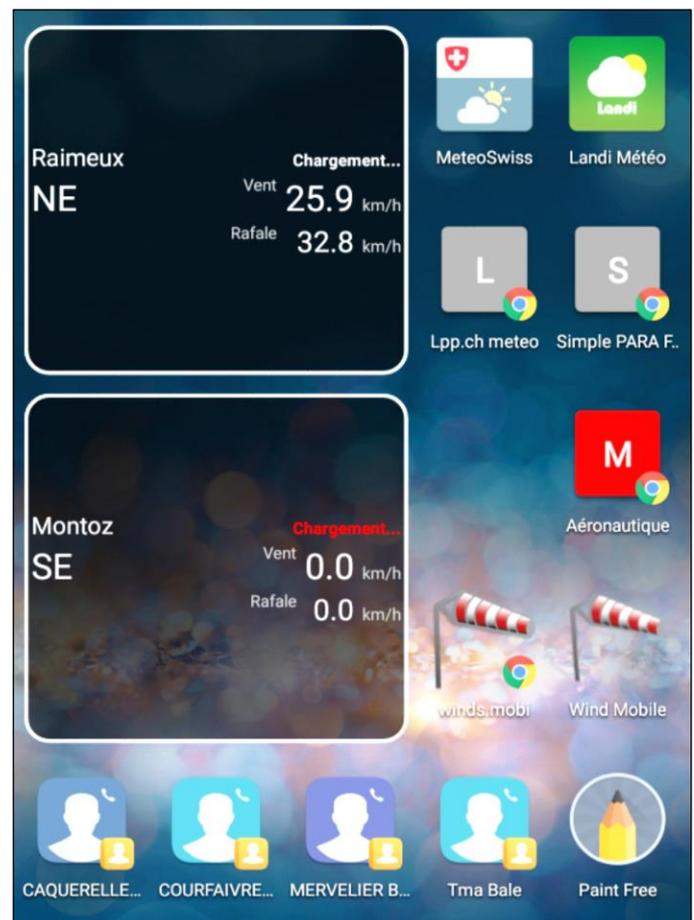
Dans vos app's, vous avez les infos mail du concepteur et vous pouvez lui envoyer un mail pour aider la population parapentiste qui utilise

le bidule truc chose.

En l'occurrence, il y avait un problème de serveur avec la balise de Mauborget qui bloquait toutes les autres infos... ! Un petit mail après et le résultat a été que tout est rentré dans l'ordre quelques heures après.

Maintenant Yann m'a dit que WindMobile que nous connaissons, sur Android et Iphone, n'était plus maintenu, ce qui a été dit sur un groupe aussi. Ça veut dire que si c'est cassé, on peut quand même lui dire et qu'il fera au mieux pour réparer ça.

Mais, encore un « mais » avec cette application, on peut sur Android, désolé les MacEuhhh, mettre des widgets, qui sont des icônes affichant



à nos balises préférées.

Voilà, de temps en temps, il faut lui mettre des pouces sur ces pages et ça l'aidera à faire du *good job* !

Bons vols à vous, très cher piloteurs et pilatrices.

**François Boillat**

# Un parcours du combattant, et c'est même peu dire...

## Biplace : le défi à deux

Tous vous le diront, réussir son brevet de pilote biplace tient assurément de l'exploit. C'est à tout le moins l'aboutissement d'une formation exigeante où la moindre erreur n'est pas permise. Nicole Siekmann a réussi cette performance. Elle est d'ailleurs l'une des rares (les femmes donc...) à posséder le précieux sésame. Pour *La Plume*, elle nous parle à cœur ouvert de son expérience.

Faire découvrir notre belle passion, voler avec nos proches, nos amis, voici les quelques arguments qui ont fait que je me suis lancée dans la formation du brevet biplace parapente. Depuis le début, je savais que ça allait être un vrai challenge personnel et que je devrais y consacrer beaucoup de temps et de travail, mais maintenant je pense vraiment que le jeu en valait la chandelle.

J'ai eu la chance de ne pas me lancer toute seule dans cette aventure, j'ai débuté la formation avec trois pilotes de la région : Damien Charmillot, Daniel Bachmann et Matthieu Geiser. Après un cours intensif de cinq jours et une évaluation solo auprès de l'école Leparapente.ch en août 2016, c'est parti. Les anciens souvenirs d'écolage du brevet de pilote datant de 2005 refont vite surface : samedi et dimanche il faut se lever tôt et aller voler avec l'école ;-) Comme nous sommes quatre, on avance relativement vite. En 2017, trois autres pilotes se lancent aussi dans la formation. Il s'agit d'Alain Piquerez, Fred Piérard et François Donzé.

Je ne vais pas vous détailler toutes les étapes pour l'obtention de ce brevet, les personnes intéressées peuvent consulter les directives sur le site de la FSVL, mais je pense que je ne m'en suis pas si mal sortie. J'ai



*C'est dans la poche pour Nicole Siekmann, « croquée » ici par son fidèle passager Yannick Althaus. (photo : NA)*

passé le Biplace 1 en octobre 2016, la théorie en décembre 2016, la pratique solo instructeur en septembre 2017, le cours encadrement du passager en avril 2018 et l'examen Biplace 3 fin mai 2018. Tous les pilotes de biplace pourront vous le confirmer, le plus gros morceau reste la pratique solo instructeur, il n'y a pas de miracle. Au vu des exigences, il faut absolument bien s'entraîner. En ce qui me concerne, j'ai vraiment beaucoup travaillé pour y arriver. Je ne compte pas les kilomètres parcourus en voiture pour me rendre sur des sites tels que Wolfenschieszen, Mürren, Interlaken, Emmetten ou encore Kandersteg où l'on dispose d'assez de hauteur pour faire 2 à 3 exercices par vol et faire 4 à 6 vols par jour. Difficulté supplémentaire à ne pas sous-estimer, il n'y a pas beaucoup de dates d'examens dans l'année. On en compte environ 8 pour l'examen solo instructeur et le

Biplace 3, ce qui est très peu. De plus, les examens se déroulent toujours en semaine, alors il faut prendre congé tout en espérant avoir un patron flexible qui nous permette de changer la date au dernier moment en raison des conditions météo.

Sur les 7 personnes mentionnées plus haut, nous sommes actuellement 4 à avoir terminé. Alain, Matthieu et Daniel vont cependant bientôt nous rejoindre.

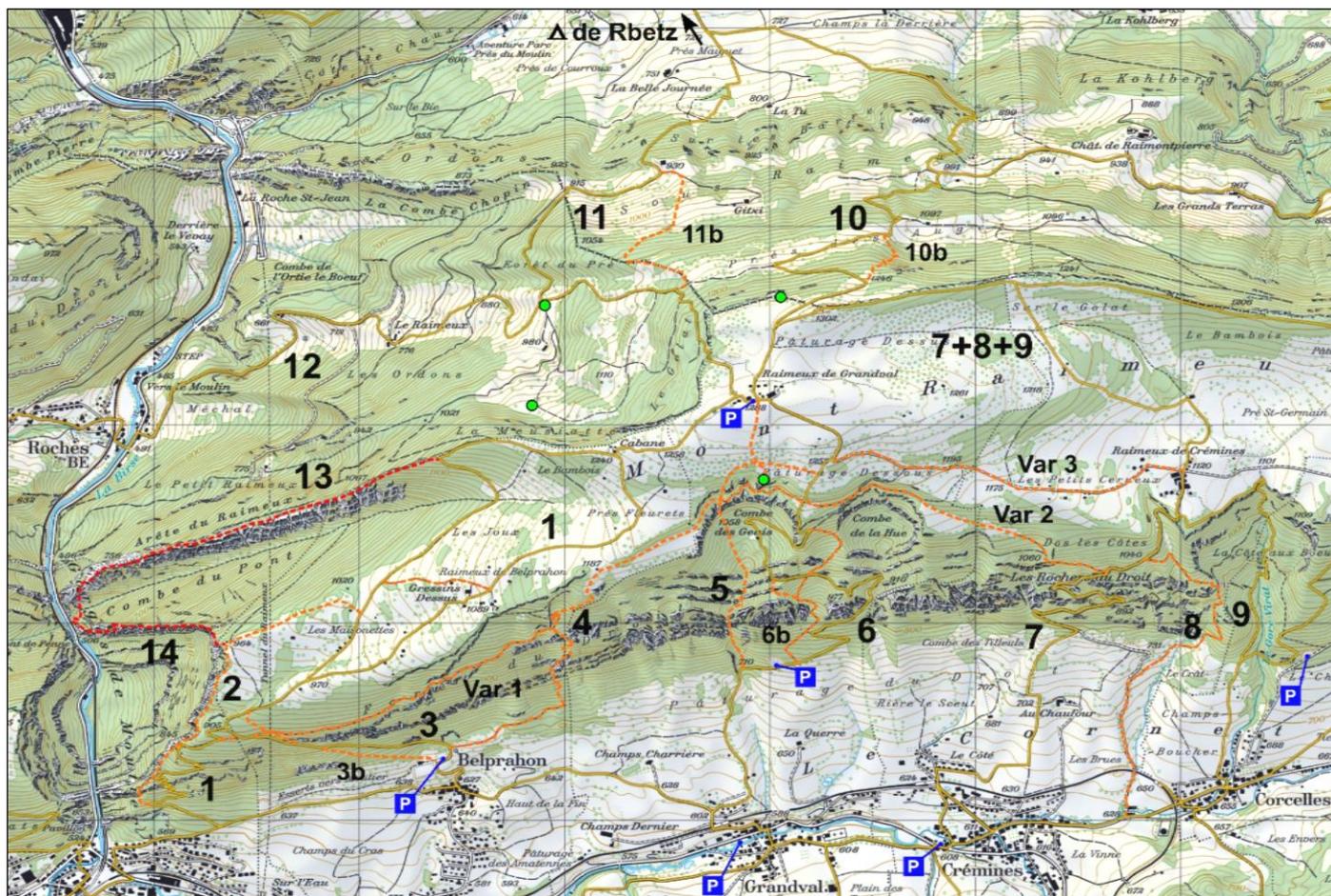
Je profite de l'occasion pour remercier les instructeurs de la région – François Boillat, Fred Lovis et Morane Montavon – qui m'ont soutenue, encouragée et qui ont toujours su me conseiller et m'aider et j'aimerais également remercier tous les pilotes qui sont venus voler en tant que passager « sac à patate ». Merci pour le temps consacré et la confiance témoignée.

Nicole Siekmann

# Quand de nombreux chemins mènent tous à Raimeux !

## Connaître sa région

20



Dernier volet de cette trilogie « marche et vol » consacrée aux « grands » sommets (Montoz, Graiterie et Raimeux) reliant notre grand bac à sable du Sud au Nord.

L'idée de ces articles est de passer en revue les différents sentiers balisés de tourisme pédestre permettant de rejoindre les décors mais aussi de peut-être vous faire découvrir des itinéraires moins connus, plus sauvages et souvent plus ludiques que les chemins classiques. La liste n'est bien sûr pas exhaustive ; il y a toujours des variantes, des raccourcis et des détours possibles !

J'ai découvert ces sentiers en suivant la carte, par curiosité, mais aussi parfois en discutant avec des habitués connaissant tous les coins et recoins de leur région.

Il m'a donné pas mal de fil à retordre, ce Raimeux... D'une part

parce que, à pied, je le connais moins que les deux autres et d'autre part parce qu'il est quadrillé de sentiers et que ce n'était pas tout simple de tous les essayer (enfin presque tous) et de faire des choix.

Malgré cette multitude de possibilités, l'originalité des sentiers balisés en jaune du tourisme pédestre n'est pas vraiment au rendez-vous. On suit souvent des carrières ou des chemins assez larges qui ne sont pas les itinéraires les plus attrayants pour une belle rando.

Côté Sud, les possibilités sont nombreuses et la présence de rochers et de falaises rend certains parcours un peu plus techniques mais offre aussi de magnifiques points de vue par endroits.

Pour les départs de Rebeuvier et de Roches, les terrains sont moins

variés, moins accidentés et les possibilités sont du coup moins attractives.

Concernant les décollages, ceux du Sud et du Nord sont bien connus et beaucoup utilisés. Ne pas oublier que parfois, celui du Sud peut être un peu acrobatique. Par contre, pour ceux des pâturages de Roches, si c'est ta toute première fois, mieux vaut peut-être demander conseil à quelqu'un qui l'a déjà pratiqué !

Pour te désaltérer, tu peux faire une étape au restaurant du Raimeux de Crémînes ou, plus proche des décollages, au Raimeux de Grandval, tu trouveras le chalet du Club Montagne Jura, celui des Amis de la Nature et un peu plus loin en direction de la grande arête, la cabane du CAS Delémont.

Voilà, maintenant, avec ces trois articles, tu as toutes les infos néces-

saires pour faire un bel enchaînement cet automne par léger vent du Nord !

Court (ou Granges) - Buement - Court (ou mi-pente aux Ordons) - Graiterie - Moutier, Belprahon, Grandval, Crémines ou Corcelles - Raimeux – Rebeuvelier (ou Vicques ou Courrendlin si ça passe !)

Bonnes balades et bons vols !

**Fred Racle**

### 1<sup>er</sup> AVERTISSEMENT

Les itinéraires 13 de la Grande Arête et 14 de l'Arête de Rougemont sont exposés pour de vrai ! Ne pas entreprendre ces deux sorties à la légère.

### 2<sup>ème</sup> AVERTISSEMENT

Attention à ne pas déranger l'ours du Raimeux...

### Infos

Les tracés continus en jaune représentent les itinéraires de tourisme pédestre, balisés et entretenus. En traitillé orange ou rouge, on trouve des sentiers non officiels. Il peut s'agir de larges chemins immanquables ou de sentes beaucoup plus discrètes, sur lesquelles il faut parfois s'aider des mains et qui ne figurent pas toujours sur les cartes nationales.

On trouve encore les places de parc, les points verts pour les décors et les points jaunes pour les atterros.

### Source

Denis Zahnd et son balisage orange qu'il a dû retirer car il ne plaisait pas à certains « initiés »...

Un grand merci à Jean-Luc, Pierre et Béat pour leurs précieuses indications.

### Depuis Moutier

#### 1 Sentier des plateformes

La classique depuis Moutier, avec de jolis points de vue sur les gorges. Vers le point 905, le sentier balisé continue via Gressins Dessus, la Cabane du CAS et le Raimeux de Grandval mais comme alternative

plus intéressante, on peut également rejoindre l'itinéraire N° 4 en prenant un sentier à l'avant-dernier contour.

#### 2 Face de Moutier

Débuter l'itinéraire par le sentier des plateformes et au premier contour, continuer tout droit pour atteindre un passage un peu exposé sur les rochers, sécurisé par des chaînes. On atteint le cirque des gorges et on suit son arête est jusqu'au point Rougement (964). Bien que le sentier ne soit pas toujours bien marqué, il suffit de rester en bordure de l'arête et se repérer à l'aide de marques bleues peintes sur les arbres. Du point Rougement, traverser les pâturages en direction du point 1020 sous lequel se trouve un tipi. Rejoindre l'itinéraire jaune de tourisme pédestre puis prendre un chemin à droite pour rejoindre les Gressins Dessus et l'itinéraire en direction du Raimeux de Grandval.

### Depuis Belprahon

#### 3 Par la charrière

Par la charrière, rejoindre l'itinéraire 1 ou la variable 1.

#### 3b Par le sentier

Pour éviter la charrière par un sentier qui part derrière le terrain de foot.

#### Var1 Liaison Californie

Joli sentier pour belle promenade reliant le haut des Plateformes à la fin des difficultés de la Californie.

#### 4 Californie

Sentier sauvage au départ de Belprahon. Il débute vraiment au détour d'un arbre marqué d'une grande flèche orange au bout du chemin partant du terrain de foot. Bien qu'assez visible, le sentier serpente entre les rochers et change souvent de direction. Bien repérer les différentes marques. Peu avant

de rejoindre la fin de l'itinéraire variable 1, on accède même à une grotte. Ensuite le chemin devient bien plus facile et nous mène vers un chalet sous le point 1187.

De là, on peut passer par les Prés Fleurets pour rejoindre le décollage de la Combe des Geais mais ce serait dommage de ne pas continuer au sud de la lisière de forêt pour rejoindre un beau sentier qui surplombe la Combe et passe sous le déco avant de rejoindre le sentier balisé venant de Grandval.



*Ce que l'on peut voir au sentier Californie. (photo : fr)*

### Depuis Grandval

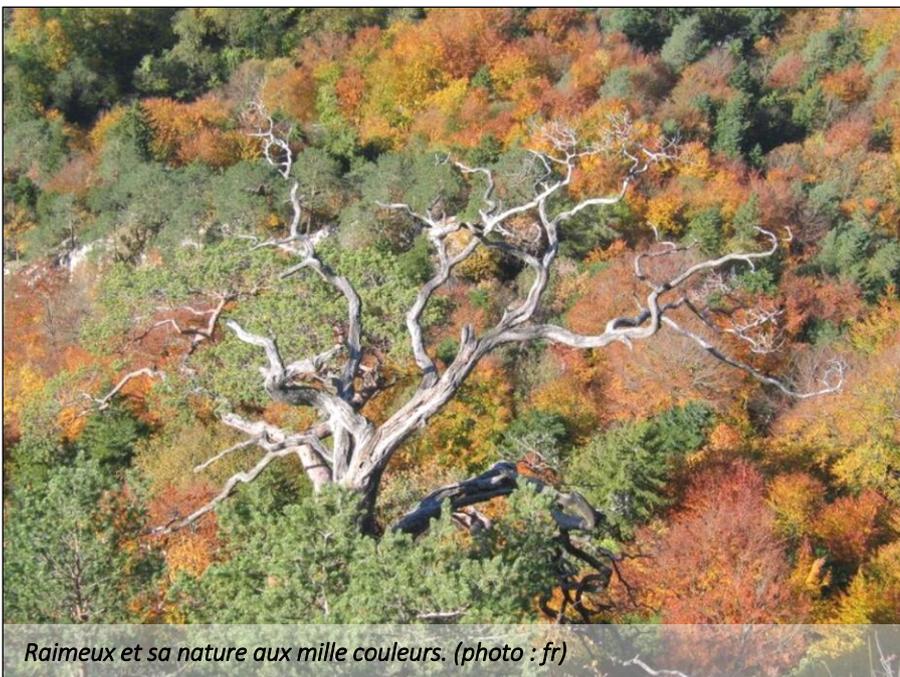
#### 5 Directissime

Si tu n'aimes pas les contours, ce sentier est fait pour toi !

Il débute dans le virage de la charrière au point 710 et il ne faut pas se poser trop de question, c'est « dré dans l'pentu » ! Pour se repérer, on peut deviner un ancien balisage sur les arbres et les rochers qui a malheureusement dû être effacé. Une fois les difficultés passées, on croise des chemins de débardages aux abords de la « baraque aux moutons » (point 1058) et on retrouve un balisage bleu sur les arbres ainsi que des rubans jaunes. Tirer



Dépaysement garanti. (photo : fr)



Raimeux et sa nature aux mille couleurs. (photo : fr)

jusqu'en haut pour rejoindre le décollage ou faire un petit détour par le sentier surplombant la Combe des Geais.

### 6 Par la Combe des Geais

Itinéraire officiel balisé en jaune et suivant l'ancienne charrière dont les soutènements en murs de pierres ont été récemment rénovés.

### 6b Par les petits sentiers

Différentes possibilités qui permettent d'éviter la charrière. C'est plus court mais c'est aussi plus raide.

### Depuis Crémînes

#### 7 Par la charrière

Je dois l'avouer, j'ai été agréablement surpris par cet itinéraire. On suit une charrière mais le chemin est agréable et aménagé en sentier botanique avec différents pavillons explicatifs et indications des différentes essences que l'on croise le long du chemin. Peu avant le départ de la variante 2, en grim pant sur un rocher, on peut profiter d'un magnifique point de vue sur le Cornet. Pour se rendre au déco Nord, on suit le sentier de tourisme pédestre qui

passé par « Sur le Golat » pour rejoindre la crête et le signal ; pour le déco Sud on peut suivre les variantes 2 ou 3 décrites ci-dessous.

#### 8 Par le Crâ

Sentier débutant entre Crémînes et Corcelles. Joli point de vue dans le haut de l'itinéraire.

Pour se rendre au déco Nord, on suit le sentier de tourisme pédestre qui passe par « Sur le Golat » pour rejoindre la crête et le signal ; pour le déco Sud on peut suivre les variantes 2 ou 3 décrites ci-dessous.

### Depuis Corcelles

#### 9 Le Gore Virat

Bienvenue dans le pays enchanté du Gore Virat ! Sentier magnifiquement rénové, empruntant des passerelles surplombant le ruisseau et ses gouilles. Bien qu'il ne soit pas autant sauvage que d'autres alternatives en pointillés orange, ce sentier est le coup de cœur de la sélection car l'ambiance y est simplement magnifique ! On peut le rejoindre depuis le village ou depuis la place de parc officielle située dans les hauts de Corcelles, aux abords de la route.

Pour se rendre au déco Nord, on suit le sentier de tourisme pédestre qui passe par « Sur le Golat » pour rejoindre la crête et le signal ; pour le déco Sud on peut suivre les variantes 2 ou 3 décrites ci-dessous.

#### Var 2 Pour le déco Sud

Joli chemin de traverse pour se rendre au déco Sud lorsque l'on est monté par les itinéraires 7, 8 ou 9. Tenir la droite et bien suivre le haut des deux pâturages précédents la Combe de la Hue. Il rejoint l'itinéraire de la Combe des Geais.

#### Var 3 Pour le déco Sud

Ça évite de redescendre pour atteindre la variante 2 si tu es monté par le Gore Virat, mais c'est de la route goudronnée et ce n'est pas sympa...



Atteindre Raimeux par le sentier du Gore-Virat vaut incontestablement le détour. La nature y est merveilleuse. (photo : fr)

#### Depuis Rebeuvelier

##### 10 Ruisseau du Tiergarten

Itinéraire qui nous emmène presque jusqu'au Château de Raimontpierre. Le chemin en lui-même n'a rien d'exceptionnel mais, avec le raccourci ci-dessous, c'est une véritable balade gourmande ! Je me suis gavé de fraises des bois ; d'ici quelques temps ce sera pareil pour les framboises et bien que ce ne soit plus la saison, le raccourci était encore parfumé à l'ail des ours.

##### 10b Raccourci

Raccourci signalé par une grande flèche blanche à utiliser sans modération car la dernière section du sentier balisé n'est pas intéressante.

##### 11 Belle Journée

La meilleure solution pour aller au Raimeux ou aux pâturages de Roches depuis Rebeuvelier.

##### 11b Raccourci

Raccourci intéressant mais pas toujours bien marqué sur le terrain. Se repérer aux portails sur les premières clôtures pour rejoindre un chemin plus visible puis suivre une

espèce de crête avant de retourner sur le chemin balisé.

#### Depuis Roches

##### 12 Pâturages de Roches

Sentier balisé au départ de Roches pour se rendre aux décors Ouest ou au sommet du Raimeux. Le seul que je n'ai pas du tout parcouru mais je me dis que ça doit être chaud en plein été quand le soleil tape ! Beau dénivelé pour la région si on va jusqu'au sommet : plus de 800 mètres.

23

#### Depuis le Pont de Penne

##### 13 Grande arête

Depuis le bas de la Combe du Pont suivre le sentier puis s'engager à gauche sur l'énorme dalle pour rejoindre l'arête qu'on suit jusqu'en haut.

Bien que pas très adapté au marche et vol de par son point de départ au milieu des gorges et sa difficulté, c'est un itinéraire exceptionnel avec ses traces de dinosaures sur la première dalle, sa végétation particulière, ses arbres morts archi-secs et son ambiance. Certaines difficultés peuvent être contournées mais il y a un pas de désescalade pas forcément évident et des risques de chute réels. **C'est clairement plus engagé que les autres itinéraires et il n'est pas à la portée de tout le monde.**

##### 14 Arête de Rougemont

Depuis le bas de la Combe du Pont suivre le sentier puis s'engager à droite sur une forte pente qui permet de rejoindre l'arête vers 770 mètres. On la suit jusqu'au Point Rougemont (chalet). On est souvent au bord du vide et les remarques de l'itinéraire de la Grande Arête s'appliquent ici aussi.

# 21 avril ou quand le ciel appartient aux parapentistes !

## Une journée de pure folie

Samedi 21 avril 2018 : une journée incroyable pour tous les pilotes de cross. « Une journée canonique avec des thermiques sains et des plaf à plus de 3000 mètres », « des thermiques généreux et un vent quasi nul à toutes les altitudes, bref une journée à ne pas manquer »... Voilà deux citations de pilotes régionaux qui annoncent déjà bien la couleur de ce qui va suivre.

Peu importe le décollage choisi, le nombre de kilomètres parcourus, le temps passé en vol, je crois que ce jour-là, tout le monde s'est bien fait plaisir. Il suffisait de lever le nez vers le ciel pour le contempler rempli de belles ailes colorées ; il y en avait partout.

Il y avait tellement de parapentes que Chriegel Maurer est certainement passé inaperçu... Eh oui, l'aigle d'Adelboden était dans notre belle région et a réussi un remarquable vol de 212,40 km.

Sous son Advance Omega X-Alps 2, Chriegel Maurer a décollé à Niederwiler pour, tout d'abord, se rendre à la Hasenmatt, puis dans la vallée de Moutier, la Tour de Moron, Tramelan, Saint-Imier, Les Bois pour ensuite continuer son périple en France. Il est passé par le Saut du Doubs, Morteau, Pontarlier et a fait demi-tour aux environs de Malpas. Sur le chemin du retour, Chriegel a survolé le Château de Joux, Fournet-Blancheroche, Le Peuchapatte, La Theurre, Lajoux et Undervelier pour finalement poser à Châtillon.

Le vol aura duré 7 h 38 avec une vitesse moyenne de 27,81 km/h ... Whouawww !

Mais nos pilotes locaux n'ont rien à lui envier, car ils ont eux aussi réalisé de magnifiques vols, dont Joris Lardon qui s'est également rendu chez nos voisins tricolores. Il a parcouru



Joris Lardon dans ses œuvres : joli vol de 170 km en plus de six heures. (Photo : Flurin Raeber)

170 km en 6 h 34 avec une vitesse moyenne de 26,73 km/h. Joris a décollé avec son Ozone Zeno de Mont-Soleil pour ensuite poser à Kappel. Entre-deux, il est passé par la vallée de Tavannes, s'est rendu jusqu'à Fournet-Blancheroche en France, avant de revenir sur Moutier, puis Klus, Egerkingen et a terminé sa course à Kappel. Joris n'était pas seul au décollage de Mont-Soleil : on y trouvait également Roman Kowalczyk et Fred Racle. Les deux pilotes volent une Advance Iota (1 et 2) et ont effectué des triangles. Roman a parcouru 107,22 km. Son temps de vol est de 5 h 21 et sa vitesse moyenne de 20,53 km/h. Fred Racle a fait 97,98 km en 4 h 36 et avec une vitesse moyenne de 21,34 km/h. Tous deux sont d'abord partis en direction du Chasseral pour ensuite revenir sur les Genevez, puis direction Saint-Ursanne pour ensuite repartir sur la Montagne-de-Moutier, voler jusqu'au Weissenstein et retour à Saint-Imier en passant par la vallée de Tavannes.

La première chaîne étant tout de même une valeur assez sûre pour les vols de distance, certains pilotes se sont rendus au décollage du Weissenstein – Damien Charmillot, Pierre-Yves Schlupe « Le Long », Xavier Frossard et Sterenn Maridat. La barre des 100 km a été franchie par Damien Charmillot sous son Advance Sigma 9. Il a exactement parcouru 110,73 km en 5 h 33 et avec

une vitesse moyenne de 20,08 km/h. Sous son Ozone R10.2, Pierre-Yves a effectué 85,4 km en 3 h 49 avec une vitesse de croisière de 23,31 km/h. Xavier et Sterenn ont décollé en biplace pour faire une promenade en couple de 88 km en 3 h 44. Tous sont tout d'abord partis en direction de Tramelan, se sont promenés dans les Franches-Montagnes, pour ensuite revenir poser à Moutier.

Notre président, Alphonse Frésard avait également le sourire aux lèvres ce jour-là. En décollant avec sa Niviuk Peak 3 du Montoz de Tavannes, Fonzi a parcouru 100,04 km en 5 h 01 avec une vitesse moyenne de 20,50 km/h. Depuis Tavannes, il a pris la direction de Court, Welschenrohr, Seehof et est revenu par Crémises, Moutier, la Tour de Moron. Il a fait un crochet par Saignelégier pour revenir sur Sonceboz et terminer sa course près de Péry La Heutte.

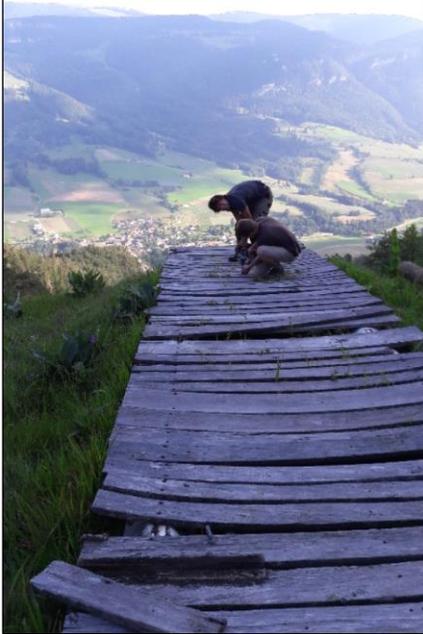
Résumé de ce samedi 21 avril ? Une journée de folie. De longues heures de vols pour parcourir de nombreux kilomètres. Les pilotes mentionnés, car il y en avait encore beaucoup d'autres, ont bien crapahuté dans le ciel. Pour plus de détails sur tous ces magnifiques vols, n'hésitez pas à vous rendre sur le site X-contest. La saison n'est pas terminée, alors bons vols à tous ;-)

Nicole Siekmann

# Quand les deltistes joignent l'utile à l'agréable...

## Nouvelle rampe

Avant... (photo : vc)



Nos amis les deltistes ont récemment uni leurs efforts pour changer les planches de la rampe à Raimeux Sud. Une mission délicate effectuée avec brio par les passionnés du Club. Vincent Chenal était de la partie. Son récit sent la bonne humeur...

Voilà quelque temps déjà que Pierre nous incitait instamment à changer les planches vieillissantes de la rampe de la Combe aux Geais sur notre belle montagne du Raimeux. Nous avons alors décidé de joindre l'utile à l'agréable. Au programme : démontage le vendredi soir, suivi d'un pique-nique, d'une nuit sur place, prêts pour le montage dès le petit matin et finalement décollage, évidemment...

Hervé « le Man » s'est occupé avec brio de l'organisation, des commandes de matériel, etc. Les travaux se sont avérés plus conséquents que prévu, un longeron ayant cédé entre-temps... Ouh, il était temps d'intervenir.

Ce concept a suscité bien de l'intérêt et le 15 juin, à 17h30, nous nous retrouvons sur place avec Hervé, Gaël, Nico, Christian et moi-même. Une belle équipe, dévissant les vieilles planches, démantelant la structure avec entrain, soutenus par Bluette et Morgane. L'appât de la raclette au feu de bois (on ne se refuse rien) préparée par Damien et l'une de ses fameuses cheminées n'est certainement pas étranger à cette énergie débordante. Après quelques verres et un succulent dessert, chacun se couche, certains sous tente, d'autres à la belle étoile ou encore dans leur bus.

Samedi matin, 7h30 sonnantes, les deux Pierre (Arn et Geiser) arrivent pour nous prêter main forte. Sous la houlette du premier et de sa visseuse surpuissante, la modification de la rampe s'est faite sans problème et avec une efficacité redoutable. Nous avons en effet profité du

longeron cassé pour procéder à quelques améliorations. La rampe hydraulique est maintenant plus courte et a été quelque peu avancée. Elle se lève donc moins haut, ce qui la rend plus stable et devrait déranger un peu moins nos amis invertébrés (n'oubliez toutefois pas de la descendre avant le décollage).

A 13h, la rampe est toute belle, toute neuve... Mais il est trop tard pour décoller au Sud. Nous nous dirigeons vers le Nord pour un joli vol. En chemin, nous mangeons encore un copieux repas improvisé au Chalet des Amis de la Nature. Une belle journée, passée dans la bonne humeur avec une super équipe.

J'en profite encore ici pour remercier l'agriculteur de Raimeux, Christophe Schüpbach, qui nous a mis à disposition son tracteur par deux fois pour déplacer la remorque remplie de matériel.

Vincent Chenal

Après... (photo : vc)



# Les trois mousquetaires du VLJ ont à nouveau brillé !

## Compétition delta

26



Une compétition qui s'est très bien déroulée. (photo : FSVL)

C'était à Brenzikofen pour les Championnats Suisse interclubs le weekend de la Pentecôte. Notre trio était composé de Bêat Howald (BH), Francis Gafner (FG) et Stéphane Jeambrun (SJ). Pour en savoir un peu plus sur leur exploit et sur leur parcours de véli-vole, voici une petite interview.

**Tout d'abord, depuis quand voles-tu ?**

*BH* : j'ai débuté ma formation en 2004 pour passer mon brevet courant 2005.

*FG* : j'ai commencé en 1980 ma formation.

*SJ* : cela fait depuis 1992 que j'ai mon brevet de delta.

**Qu'est-ce qui t'a motivé, à l'époque, à commencer le vol libre ?**

*BH* : j'ai toujours voulu voler, depuis petit. J'ai pratiqué l'aéromodélisme et allais aussi souvent regarder voler les deltistes à l'époque. Mais

comme je pratiquais déjà d'autres sports à haut niveau, j'ai dû attendre quelques années avant de commencer le vol libre et m'y consacrer pleinement.

*FG* : je voyais les premiers deltistes voler au Graiterie et ça me faisait envie. Mon père m'avait offert un vol en planeur mais un jour je lui ai dit que je voulais essayer le delta. Il m'a répondu que je n'avais qu'à appeler ces deltistes pour le faire !

J'ai été voir Gaston Marchand qui m'a montré et c'est parti. Etienne Chavanne nous a donné les cours et au printemps 81 je passais mon brevet à Balsthal.

*SJ* : en ayant grandi à Courfayvre, je voyais très souvent les deltistes de l'époque passer au-dessus de moi et j'ai voulu faire comme eux.

**Et la compétition t'a piqué quand ?**

*BH* : assez tôt. Dès 2007, je me suis inscrit à la Ligue pour faire le championnat de Suisse. J'ai eu la chance

de voler avec Francis et Christian qui m'ont pris sous leurs ailes.

*FG* : vers la fin des années 80/début 90, nous avons fait les championnats jurassiens avec Philippe Zahno et quelques autres pilotes, puis les Interclubs à Verbier etc... C'était parti !

*SJ* : en 1996, j'ai commencé, comme beaucoup, par les Interclubs puis je me suis essayé au championnat jurassien, suisse et ainsi de suite.

**Tu connais la compétition depuis plusieurs années déjà. As-tu toujours la hargne comme auparavant.**

*BH* : Oui et non... Je n'ai plus 20 ans, alors je ne vais plus en faire encore pendant 30 ans. Mais tant que j'ai la forme, je vais poursuivre la compétition !

Dès cette année, un *coach* a fait son apparition dans l'équipe suisse de delta. Je pense que c'est une excellente chose qui va nous permettre

de nous améliorer et de faire encore de meilleurs résultats.

*FG* : non, cela fait déjà 2-3 ans que je mets un frein à cette discipline. J'étais parti au Mexique il y a 2 ans car j'étais qualifié d'office par mon excellent classement à la coupe de la ligue Suisse, mais ensuite je ne voulais plus trop en faire. La compétition m'a pris beaucoup de temps, et mes vacances y ont été presque totalement consacrées. Puis, il y a le stress et les risques de voler à plusieurs dizaines de pilotes dans la

souvent ensemble ? Pourquoi vous trois ?

*BH* : oui, nous volons quand même souvent ensemble. On est toujours motivés à faire de beaux vols et encore plus à faire des résultats lorsque ça fonctionne. Je suis impressionné de voir le niveau de vol en compétition de Yoplait (SJ) après tant d'absence. Nous avons fait une super équipe à nous trois !

*FG* : Cela nous arrive encore. Mais il faut dire que nous nous sommes organisés à l'arrache. J'ai lancé un ap-

Qu'est-ce qu'il te plaît dans la compétition et plus particulièrement en Interclubs ?

*BH* : Tout d'abord l'ambiance. C'est beaucoup plus relax que d'autres championnats. Les tasks sont souvent moins exigeantes et le but est de se faire plaisir avant tout. L'esprit y est très convivial.

*FG* : l'ambiance est plus cool. Il y a moins de pression par rapport aux manches de la Ligue où tu dois toutes les faire pour être bien classé. C'est aussi la satisfaction d'avoir le



Un bien beau podium. Tout à droite, B at, Stéphane et Francis affichent un sourire de circonstance. (photo : FSVL)

même pompe. J'ai pr ef er e m'arrêter là, par ma propre décision, plutôt que de risquer de devoir stopper après un accident ou une grosse frayeur, qui m'auraient peut-être retenu de revoler plus tard... J'avoue que cette année sans compétition me paraît un peu plus longue que d'habitude !

*SJ* : non, il y a un moment déjà que je ne fais plus de compétition, ou très rarement. Mais c'est toujours avec plaisir quand on me demande de participer à des Interclubs.

**D'une certaine façon, vous avez form e le trio gagnant. Vous volez**

peu aux pilotes pour ces Interclubs sur notre groupe WhatsApp de deltistes. Peu ou pas de réponse jusqu'au dernier moment. Puis en voulant motiver B at, il m'a dit que c'était ok pour lui et que Stéphane serait de la partie. Nous nous sommes finalement inscrits à peine plus d'une semaine avant la compétition... !

*SJ* : oui, très souvent. Nous avons fait quelques compétitions ensemble et nous nous retrouvons facilement pour voler les trois, avec d'autres pilotes parfois.

résultat d'une équipe avec ses amis. *SJ* : c'est avant tout cette ambiance très conviviale qui domine. Les manches ne sont en général pas aussi exigeantes, risqu es et stressantes que dans d'autres compétitions et, c'est surtout pour le plaisir de voler en équipe et d'espérer faire un bon résultat ensemble que l'on y participe.

**On va bientôt vous surnommer « les irréductibles » si vous continuez à voler si bien... Comment vois-tu la suite ? L'avenir du delta dans la région ?**



Les dernières recommandations. (photo : FSVL)

**BH** : Je pense que la relève est là ! Il y a de jeunes et nouveaux pilotes qui voient le jour et j'espère qu'un nouveau groupe motivera un nouveau groupe puis un autre, etc. Pour cela, il faut y mettre de l'énergie afin de former de jeunes pilotes et les encadrer.

**FG** : difficile à dire pour son avenir. Le delta n'est plus à la mode et je ne sais pas s'il y reviendra. Mais nous avons tout de même des pilotes en formation et je pense qu'ils redonneront un peu de sang neuf à cette discipline.

**SJ** : maintenant que Nico (ledelta-plane.ch) est importateur d'une marque très connue de deltas, je pense que cela va un peu motiver les pilotes à essayer de nouvelles machines. De plus, avec l'aide de Francis et Béat, il forme de nouveaux pilotes qui seront, je l'espère, motivés à aller de l'avant. Pourquoi pas en compétition plus tard... Pour cela, il faudra qu'un petit noyau de pilotes se forme afin de créer et garder la motivation.

**Tu t'investis d'ailleurs dans la formation de nouveaux pilotes. Penses-tu**

**qu'il va en ressortir de futurs compétiteurs ?**

**BH** : oui certainement ! J'en vois un ou deux très motivés dans leur formation. Je les imagine bien progresser rapidement et s'orienter dans ce sens. Il faudra juste qu'ils ne brûlent pas les étapes... Une fois leur formation terminée, nous allons essayer de les motiver à faire de petits défis comme celui de l'école PILOT, ou lors de simples vols en se donnant un but précis par exemple. C'est de cette façon qu'ils vont pouvoir progresser.

**FG** : effectivement, j'aide Nico à former de nouveaux élèves. Trois d'entre eux voient gentiment le bout de leur formation. Après, de là à y voir de futurs compétiteurs, il est un peu tôt pour le dire. Mais je ne serais pas vraiment étonné d'en voir quand même un ou deux s'y essayer.

**Petite question s'agissant du matériel. Sans parler des ailes rigides et autres variantes, quelles grandes évolutions as-tu connu depuis tes débuts ? Et que peut-on encore améliorer sur vos ailes ?**

**BH** : la dernière évolution notable est le gain de poids avec l'apport de fibre de carbone. Mais je ne suis pas convaincu par cette amélioration. Nos ailes en alu sont très performantes. Pour la suite il faudrait pouvoir améliorer l'aptitude à monter dans le thermique de nos ailes. Pourquoi ne pas leur greffer des volets de courbure pour favoriser ça et également faciliter l'atterrissage.

**FG** : il y a longtemps, le delta est passé de la simple surface à la double, puis il y a eu les bouts d'aile elliptiques, ensuite une grande évolution a été les ailes sans mât, occasionnant beaucoup moins de traînée. D'autres améliorations moins significatives, hormis un gain de poids et de maniabilité peut-être, ont été l'arrivée de la fibre de carbone et, plus récemment, d'un tube de bord d'attaque plus fin car ovale au lieu d'être rond. Mais pour la suite, je ne sais pas vraiment ce qui peut encore faire évoluer franchement le delta. Cela fait maintenant quelques années que cela évolue peu. A suivre.



Le décollage, un moment toujours important. (photo : FSVL)

*SJ* : il y a eu d'énormes progrès techniques jusqu'il y a 10 ans en arrière environ. Depuis, plus grand-chose n'a été amélioré. Je pense que, hormis un gain de poids, il n'y a plus beaucoup d'améliorations possibles sur un delta souple. Pour se donner une idée, je peux très bien remplacer une partie seulement de la structure de mon aile, qui a bientôt 8ans, pour être au top de ce qui se fait actuellement. La base restant la même.

**Parlons quand même de cette manche de championnat. Quels ont été les moments forts de ces Interclubs ? Les difficultés et les « bons coups » que vous avez faits ?**

*BH* : très content de ma 3<sup>ème</sup> manche où je finis 2<sup>ème</sup> ! Mais aussi de Stéphane, qui termine juste derrière moi au 3<sup>ème</sup> rang. Pour un retour en compète, chapeau !

Malheureusement, Francis a eu un petit souci de programmation de son gps, ce qui lui a fait perdre de nombreux points. Une erreur dont

nous sommes étonnamment passés à côté lors du *briefing*...

Cette 3<sup>ème</sup> manche étant très bien pour nous les Jurassiens. Les petites conditions étaient à notre avantage puisque nous avons l'habitude de ça au Jura.

*FG* : pour ma part, mon gros point noir a été l'erreur de rayon pour atteindre une balise dans la dernière manche. Je pensais devoir crocher une balise dans un rayon de 400 mètres, alors qu'il n'en fallait en réalité que 3000... ! Grosse erreur qui m'a valu une perte de temps et de points. Sinon, bonne première manche pour ma part et excellente dernière manche pour mes deux compères.

*SJ* : la deuxième manche a été très dure. J'ai fait des points bas qui m'ont valu beaucoup de temps. J'ai bouclé après une manche très lente. Peut-être que la 1<sup>ère</sup> place s'est jouée là... Mais je suis très content de ma 3<sup>ème</sup> manche où j'ai fini 3<sup>ème</sup>,

juste derrière Béo. Personne n'ayant bouclé le parcours.

**Un petit mot pour la fin ?**

*BH* : j'espère qu'il y ait de la continuité et que les jeunes prennent la relève. Sans forcément passer par la compétition mais au moins que ça continue à voler chez nous.

*FG* : qui sait si on ne va pas refaire un nouvel Interclubs et pourquoi pas avec deux équipes ?

*SJ* : venez, les jeunes ! Venez essayer ce delta ! Et surtout les parapentistes pour pouvoir comparer ces deux machines.

**Propos recueillis par  
Alexandre Constantin**

**Classement final :** 1. DCI 1 (Franz Herrmann ; Chrigel K pfer ; Ubaldo Romano), 3312 points. 2. DCV (Damien Zahn ; Thomas Koller ; Jean-Daniel Kugler ; Alain Woeffray), 2856. 3. Club Vol Libre Jura (Francis Gafner ; B at Howald ; Stéphane Jeambrun), 2783. – 11 équipes class es.

# Episode 4 : notre petit monde vu par Raphael...

## Par le trou de la lorgnette

Après avoir passé trois femmes sur le grill (tiens, tiens...), Damien Charmillot continue sa série qui a pour objectif de donner la parole à des personnes externes à notre petit monde du vol libre. Il a pris la direction de Courcelon pour s'entretenir avec Raphael Gysin. Découvrons ses propos...

Qui êtes-vous ?

Je m'appelle Raphael Gysin, de Courcelon, employé dans une entreprise de décolletage à Crémines, marié et papa de Léo, futur ado.

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

Je pense qu'ils ont soif d'aventures et de *fun*, c'est une bonne équipe de copains qui se font plaisir en profitant du silence qu'apportent ces engins.

A partir de combien de km/h de vent ne peut-on plus voler d'après vous ?

20-25 km/h, après tu as trop de résistance, j'imagine que c'est comme quand nous étions dans le train en étant gamin et que l'on sortait la tête dehors, ça soufflait fort et ça tirait la tête en arrière, donc oui, plutôt maximum 25 km/h.

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

Tête en l'air ! j'aime bien regarder les étoiles, les nuages, le ciel, bref, les grands espaces. J'aime contempler le paysage qui défile quand je roule à moto.

Est-ce que vous connaissez une personne qui pratique le parapente ou le delta, et si oui, vous a-t-il déjà parlé de ses vols ?

Ah ben oui, le Michel, toi, le Gürk, notre ami, feu Roland Sanca, le Philippe Widmer, Vincent Aubry et son épouse de vue, donc en gros tous les membres du Moto-Club Courrendlin qui volent. Quant à leurs vols, je leur pose certaines fois la question pour savoir s'ils ont volé et je suis aussi les aventures de mes « amis » Facebook lorsqu'ils postent leurs traces.

Et selon vous, en volant, on a le vertige ?

Ben non ! La terre est trop loin pour avoir le vertige. Personnellement, je n'ai pas le vertige, donc je ne sais pas ce que c'est, mais je pense qu'avec la hauteur, le vertige n'est plus perceptible.

Avez-vous déjà volé ? Ou sinon, le feriez-vous ?

En biplace avec le Gürk : petit vol, pas de thermique, on a atterri à Roches. Il m'avait d'ailleurs proposé à l'époque de revoler au printemps lorsque les thermiques sont plus forts mais quelques soucis de santé ne m'ont pas permis de remettre ça pour le moment, mais ce n'est que partie remise... J'avais beaucoup apprécié.



Raphael Gysin a accepté de répondre aux questions de *La Plume*. (photo : dc)

Et si demain vous alliez voler ?

Impossible à cause de mon dos, mais très volontiers !

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

Des fous volants ; je pense que l'ancienne génération s'imagine qu'ils sont fous, un style fumeur de ganja, grosses rastas et reggae à fond. Je pense que l'image du parapentiste est restée gravée dans ce style. Les jeunes par contre, voient ça comme un truc de « vieux » qui est devenu quelque chose de tout à fait normal.

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

Euh pfffff 35 !

Ahhh !? 250 !!! Là, on est loin du compte...

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

2500 mètres !? Tu es quand même vachement haut à 2500 mètres, bon après tu t'envoles de 1300 mètres. Allez, disons 3000 !

Quelle est la différence entre un delta et un parapente ?

Un delta et un parapente ? Le delta, c'est une voile d'avion alors que le parapente c'est plutôt un parachute amélioré. Il y a des tubes dans le delta, pas dans le parapente.

Propos recueillis par  
Damien Charmillot

# Une petite île mais assurément de belles possibilités de vol

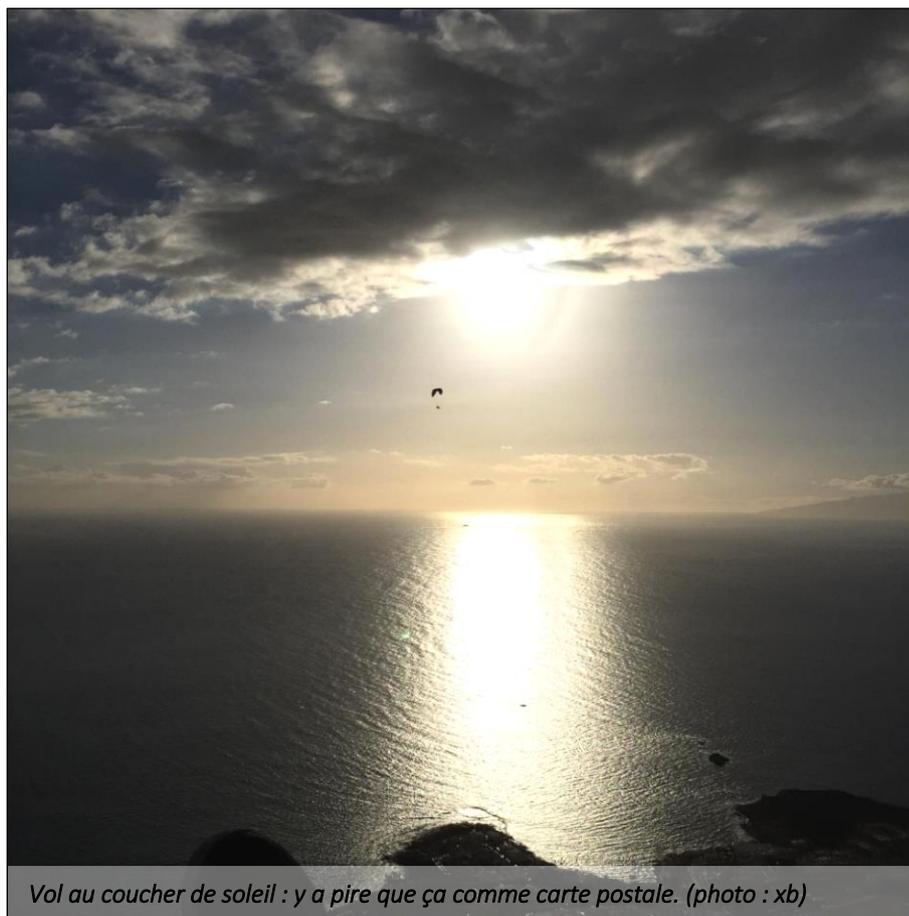
## Dépaysement à Tenerife

Février. Une demi-douzaine de parapentistes jurassiens plie soigneusement leur aile, changent les piles de leur vario et ressortent leur maillot de bain. Drôle d'idée me direz-vous, puisque le temps est glacial et que la saison se prête plutôt au ski ! Oui mais voilà, un voyage sur l'île volcanique de Tenerife est sur le point de débiter...

Pour trois personnes, dont moi-même, le séjour commence le mardi 6. Le vol sans encombre entre Bâle-Mulhouse et Tenerife-Reina Sofia nous donnera l'occasion de traverser la TMA-HX lorsqu'elle est active et d'apercevoir le sommet du Teide pointant à travers les nuages. En fin d'après-midi, nous rejoignons François, notre GO, sur le parking de l'aéroport et nous prenons la direction l'atterro-apéro-plage, où nous attendent les quatre chanceux qui sont déjà sur place depuis quelques jours.

Et là, première surprise, on retrouve Daniel en béquilles ! Après quelques railleries, il nous explique, bon prince, qu'il faut être à 100% sûr d'arriver à l'atterrissage. Le mix de cailloux, cactus et lignes électriques qui recouvre Tenerife n'est pas très accueillant. Promis, on s'en souviendra !

Après une première nuit dans nos quartiers d'El Medano, nos habitudes matinales se mettent déjà en place : les plus courageux profitent du lever de soleil et des superbes vagues matinales alors que d'autres prolongent leur nuit de sommeil ou prennent la météo. Tout le monde finit par se retrouver autour de la table de notre hôte Nigel pour pendre des forces pour la journée grâce à son fameux *full english breakfast*. Ensuite, tous dans le minibus et direction le décollage !



*Vol au coucher de soleil : y a pire que ça comme carte postale. (photo : xb)*

Le premier voyage en bus réserve son lot de contrastes. On commence par traverser la partie méridionale de l'île, très aride, où se concentre la majorité du tourisme. Ensuite, on monte jusqu'à un col au-delà de 1000 mètres d'altitude qui, dans la brume ce jour-là, n'a rien à envier à Bienne au mois de novembre. Pour finir, nous redescendons un flanc de montagne escarpé et couvert de végétation luxuriante jusqu'à notre premier site de vol.

Nous voilà à El Tanque. Il s'agit d'un petit décollage en terre au sommet d'une falaise qui surplombe la mer de 600 mètres, quel spectacle ! Tout le monde est très motivé, mais les averses qui se succèdent toutes les cinq minutes douchent rapidement notre enthousiasme. Après quelques cafés, il faut se rendre à l'évidence, on ne volera pas ici aujourd'hui.

Normalement, l'île étant montagneuse et soumise aux alizés, seule la moitié nord-est subit la pluie et le vent fort.

Malheureusement pour nous, ce jour-là, l'hiver envahit également la partie sud-ouest et empêche même les biplaceurs locaux de voler. On sauvera quand même notre après-midi dans le plus grand parc d'attractions aquatiques d'Europe en sirotant quelques bières.

Le deuxième jour n'est pas plus clémente pour les libéristes. On en profite pour faire un peu de tourisme et se balader au pied du Teide, volcan qui culmine à 3715 mètres d'altitude (ce qui en fait le point le plus haut de l'Espagne). Le paysage, complètement minéral, est fantastique et avec des rafales à plus de 100 km/h, on arrive presque à faire du *soaring* en ouvrant nos imperméables...



Décollage grand luxe de Guimar. (photo : xb)

La matinée du vendredi est réservée de longue date pour une activité surprise. A nouveau, la route est à couper le souffle. On s'enfoncé entre des versants abrupts et verdoyants jusqu'à un ancien village de pirates où nous attend notre guide de... canyoning ! La descente du canyon dure 3 bonnes heures, entrecoupée de sauts, toboggans et autres rappels. Le « sentier » qui nous permet de remonter n'est pas moins aventureux et en fait transpirer d'effort (ou de vertige) plus d'un.

La suite de la journée nous permet d'enfin découvrir Tenerife vue du ciel. On décolle depuis Taicho, qui est un peu l'Interlaken local, pour un vol découverte qui se terminera à la plage au coucher du soleil. Quel bonheur de pouvoir se poser à quelques mètres des vagues et apprécier ensuite une bière et des tapas à la paillote toute proche.

La cadence des vols s'accélère dès le samedi. On découvre alors le décollage d'Ifonche, qui nous permet de longer des formations rocheuses spectaculaires et de survoler le bien nommé Barranco del Infierno (canyon de l'enfer pour les non-hispanophones). Il s'agit de vols typiques sur l'île : après quelques tours dans les thermiques proches du décollage, on se colle rapidement sous la casquette de nuages formée par les

alisez pour se balader où bon nous semble. C'est également l'occasion de rejoindre en volant Taicho, qui est éloigné de quelques kilomètres. Le dimanche, après un nouvel essai infructueux à El Tanque (à cause d'un vent trop fort cette fois-ci - mais la beauté du site méritait de prendre le risque), on se dirige à nouveau vers Taicho. Les conditions ont fortement durci et il n'y a aucun pilote local sur le site (jamais bon signe). Patrick, notre aîné, décide de décoller quand même (avec un seul œil valide, il n'a certainement pas vu les dusts qui traversent le déco). Il nous a dit qu'une fois en l'air, ça montait plutôt bien, son vario a d'ailleurs enregistré +9.6m/s...

En attendant qu'il redescende, on décide d'aller explorer le bord de mer à la recherche d'un spot de *soaring*. En effet, quelques jours auparavant, François aurait vu une voile faire des aller-retours « par là-bas ». On trouve rapidement un joli demi-cercle de falaises parfaitement adapté, en contrebas duquel une plage nudiste semble offrir un atterrissage accueillant. Il nous faut ensuite plus d'une heure pour trouver quelques mètres carrés sans cactus qui permettent de déplier nos voiles. Évidemment, le vent est entre temps retombé et nous reparons bredouilles. On se consolera avec un nouveau vol vespéral à

Ifonche et un atterrissage à la plage pour une grande partie du groupe.

Le lendemain, malgré des conditions annoncées soutenues, nous repartons tenter notre chance du côté au vent de l'île, histoire de visiter un peu. Nous montons cette fois au-dessus de Guimar, sur un site qu'Aérodyne aurait beaucoup utilisé pour la mise

au point de sa fameuse Joy. Il est situé à peu près à mi-chemin de la côte est et est orienté plein nord. C'est un décollage falaise qui permet de prendre environ 500m de gaz après quelques secondes de vol, ce qui donne quelques frayeurs aux personnes sujettes au vertige... Le site a par contre été complètement rénové il y a moins d'une année, le sol est recouvert de tartan en couleur pour mieux se camoufler dans le paysage et permettre de démêler sans s'occuper des rochers. Malheureusement, une fois de plus, notre pari n'est pas gagnant et les 40 km/h de vent nous obligent à nous rabattre sur Taicho et Ifonche pour le reste de la journée et nos derniers vols insulaires de la semaine.

Le jour suivant est déjà celui du départ et nous préparons nos bagages pour retourner dans l'hiver helvétique. Cette semaine passée à Tenerife n'a pas toujours été clémente au niveau météo, mais il y a des milliers d'autres choses à découvrir sur l'île, que vous soyez un grand sportif ou un fidèle de la bronzette à la plage. Et lorsque les conditions sont réunies, les vols sont absolument géniaux, dans des paysages aussi variés que spectaculaires. Je recommande chaudement le déplacement pour préparer votre prochaine saison de vol libre !

**Xavier Berdat**

# Des « Welches » qui s'en sortent plutôt bien face aux meilleurs !

## Swiss Cup à Montoz



Jan Laïs vient de décoller : il fera un très joli vol dans le sillage des cadors de la discipline. (photo : pl)

Début juin, je reçois un téléphone de Michi Küffer. Il me demande si on peut trouver des atterros alternatifs pour la Swiss Cup à Montoz en juin (16 et 17). Quoi, une SC organisée ici ? Je décide de m'inscrire et motive Roman, Bémat et Nelson à en faire de même.

Le jour J, je suis un peu à plat, mais Bémat est au taquet et Roman toujours partant. Du coup, on se retrouve à Sonceboz et partageons un véhicule jusqu'à Boujean, où se trouve le QG de la course. A partir de là, c'est de l'organisation à la Suisse allemande : paiement, inscription, *briefing* en « suisse toto » (traduit en français par votre serviteur) et départ pour Montoz en car. On est quelques Romands à la place des cancrs dans le fond du bus et bien sûr qu'à six, on fait plus de bruit que tout le reste du bus. En effet, Gael Frochaud, de Morges, et Olivier Dietrich, le crack de Nods, nous ont rejoint. Au déco Nord, on s'installe aux meilleures places en bons locaux que nous sommes et après le *briefing* on se dépêche de décoller. Roman, pour qui c'est sa première compétition, décolle bien sûr bon dernier, ce qui ne manque pas de me faire rire pendant que j'enroule à la base et que le *start* est sur le point de s'ouvrir.

Tout à coup, fini de rigoler tout le monde fonce en direction de la Hasenmatt. Les conditions ne sont pas mauvaises mais tout de même pas évidentes avec un vent de Nord et pas

mal de cums. J'opte pour la route Sud sous le vent et je vois filer Bémat au Nord. Dans ma tête, je me dis mais non Bémat, ils sont tous à gratter à la crête, voire plus bas, autant aller sous le vent tenter sa chance au nuage. Tous les autres welches partiront au Nord, sauf Gael et moi. Au début, c'est difficile de se maintenir haut, mais déjà avant Le Buement, on vole à travers les thermiques au deuxième barreau à 2500 mètres en essayant de pas finir dans les nuages.

Arrivé au TP le plus à l'Est au-dessus de la Hasenmatt, on fait demi-tour et après un dernier plein, on vole à fond en direction de Moron et de la balise de Bellelay. A Champoz, ça se gâte avec plusieurs pilotes en point bas mais je finis par me faire satelliser. Certains pilotes tentent le Moron par le Nord, mais je préfère encore me faire secouer sous le vent que couler au Nord, donc cap sur Le Fuet. Malheureusement, je coule un peu après le déco des rochers de Loveresse. J'étudie les possibilités pour poser. En dernier recours, je tente une dernière chose et vais encore plus sous le vent. Là, je manque de me prendre la fermeture de l'année mais le bon côté, c'est que je suis catapulté à 4 m/s.

Quelques secondes plus tard, je vois une Enzo 3 entrer dans ce thermique et ce n'est autre que Chriegel Maurer, ce qui m'indique que contrairement à mon impression, je suis pas si lent

même si lui est déjà passé par Bellelay. De 200 mètres sol, je me retrouve au nuage et Gael m'a rejoint. On pousse le barreau en mettant le cap sur la balise la plus à l'Ouest. Le paysage est magnifique et on se rend compte qu'il n'y a plus personne en l'air à part quelques voiles.

Au retour, les choses se gâtent devant Moron et je coule au sud de Champoz. Rapidement, je me retrouve à peine au-dessus de Sorvilier à chercher un atterro. Je trouve un champ en train d'être fauché et me positionne pour poser. Je suis juste au-dessus des arbres et à ma hauteur au Nord, il y a l'autoroute. Quand soudain mon vario se met à bipper. Ça monte très lentement mais sûrement jusqu'au-dessus de la crête de Montoz. Ensuite, c'est laborieux jusqu'à Graiterie, mais j'y arrive. Vers le télési, je me fais enfin catapultuler dans un +5m/s généreux. Je ne traîne pas, il y a un petit peloton de cinq voiles et je ne veux pas qu'ils me passent devant.

Désormais, turbulences ou pas, c'est à fond direction le Raimeux où je claqué la balise et repars en direction d'Hasenmatt. L'excitation monte ! Je ne pense qu'à grapiller une ou deux places et je sais déjà que le *goal* est à ma portée.

Au Buement, l'avant-dernière balise, un petit plaf à 2300 mètres, et je fonce avant les autres. Hansruedi aura ma peau avec sa « deux lignes » à fond de barreau mais je ne lâche rien face aux voiles sport derrière moi. Je passe la « *end of speed section* » et me relaxe au-dessus de Boujean après quatre heures et demie de vol. Une fois posé, j'apprends que la plupart des pilotes se sont « vachés » et que seule une vingtaine sont arrivés au *goal*.

Roman, tenace, arrivera jusqu'à Pieterlen à 5 km de là. La manche du dimanche sera bien moins bonne avec aucun pilote au *goal* et la plupart au sol après 15 km. Merci au Fluggruppe Biel pour l'organisation sans faille !

# Francis Gafner, une passion indéfectible pour le delta !

## Interview vérité

Francis, peux-tu nous raconter comment l'idée de pratiquer le delta s'est emparée de toi ?

J'ai réalisé un vol bi-place en planeur à Courtelary et c'est là que je me suis dit que le delta était ce qu'il me fallait ; voler par ses propres moyens, sentir le vent dans les cheveux !

Comment tout cela a commencé pour toi Francis, le monde du vol libre ?

J'avais à peine 18 ans, mon père, en descendant de Graiter, a croisé le Gaston qui était deltiste. Le Gaston a dit à mon père qu'il fallait que je le contacte. Ce que j'ai fait sans attendre. Malgré le travail (enfant de paysan), j'ai commencé mes premiers bonds derrière le Gollat. Je me rappelle que j'avais des roues en bois et lors du premier atterrissage une des roues s'est brisée ; alors j'ai continué... sans roues ! Après une vingtaine de vols, le Gaston m'a emmené au rocher (point Rougemont) à Raimeux sur les hauts de Roches. C'était une première pour moi, mais l'instructeur me rassurait en me disant de faire comme lui et c'est ce que j'ai fait. Je me suis placé au bord du rocher et j'ai sauté littéralement dans le vide. Je n'ai pas compris grand-chose ; une fraction de seconde après et je volais. J'ai passé mon brevet à Balsthal où il fallait payer 5 francs pour chaque atterro en dehors du cadre.

Tes parents ont-ils bien accepté le fait que tu commences le delta ?

C'est vrai, c'était les débuts du delta et il y avait des accidents. Mon père était nerveux en me voyant partir



Francis Gafner voue une grande passion à l'aile triangulaire.

mais cela ne m'a pas stoppé dans l'apprentissage de ce merveilleux sport.

Avant de continuer, que fais-tu dans la vie ?

J'ai donc grandi dans une famille d'agriculteurs, puis fréquenté neuf ans d'école primaire à Moutier. Ensuite je suis allé en apprentissage à Rosières comme maréchal-forgeron, puis à l'école de recrues des maréchaux à Schönbühl, et un petit moment à Ersigen chez Althaus comme constructeur de machines agricoles. J'ai poursuivi en étant manoeuvre ferblantier puis ferblantier à Malleray chez Schaller. Pour finir, j'ai trouvé du travail comme monteur de lignes aux Forces motrices bernoises, plus communément appelées BKW et je travaille toujours là. En 1989, je me suis marié avec Régine et nous avons eu quatre enfants : Elodie, Jonas, Lisianne et Danny. Cela ne m'a pas empêché de voler. J'ai beaucoup de chance, le monde du vol libre et la famille se

mariant bien pour moi, ça ne pose pas grand problème.

Par exemple, après le culte il m'arrive de charger le delta sur la voiture avec Régine au volant et hop ! Je me lance depuis les Rochers de Lovresse. Je me fais plaisir à voler de belles distances et pour finir, j'atterris juste à deux pas de chez moi ! C'est vraiment le top !

On te connaît comme deltiste chevronné mais depuis quelque temps on te croise en parapente, que s'est-il passé ?

Je me suis mis à suivre Béat lors d'une transjurassienne en Hike et Fly (départ à pied de Granges et arrivée à Saint-Ursanne en faisant cinq vols). J'ai changé de regard sur le parapente, je le considérais comme un sport de seconde classe, voire de flemmards. Je croyais savoir comment voler en parapente mais ce n'était pas le cas (les 50 vols exigés pour le brevet m'ont fait le plus grand bien). C'est un autre sport,

une autre sensation de vol. Le parapente est presque aussi noble que le delta (*il rit !*).

**Peux-tu nous dire quels sont les avantages et inconvénients de chaque machine ?**

Alors l'apprentissage du parapente donne tout de suite beaucoup de satisfaction. Pour le delta, on a besoin d'un peu de persévérance (du physique) et chaque vol donne beaucoup de satisfaction.

En para, c'est relax, ludique, léger et peu encombrant ; en delta, c'est sportif, on fait corps avec l'appareil volant (comme l'aigle) dans les trois dimensions. Au sol, c'est encombrant.

**Peux-tu nous raconter comment était l'état d'esprit des gens lorsque tu as commencé le delta ?**

En général, les gens étaient sceptiques. Il a fallu prouver que ce sport était sans grands risques, ce que j'estime être le cas en respectant les pratiques de sécurité et en acquérant une formation de base, « il n'y a pas de bons pilotes, il y a seulement de vieux pilotes (citation d'Etienne Chavanne).

**Comment es-tu rentré dans la compétition delta ?**

Par les copains du Delta-Club Jura, Philippe Zahno, Vincent Rebetez, etc. Le Club était très actif. Nous étions une quarantaine de pilotes lors des mythiques championnats jurassiens. Il fallait être engagé car la compétition était rude. Il fallait aussi s'accrocher au niveau fête car les Jurassiens faisaient de grosses noces.

**Partage avec nous tes plus belles réussites en compétition de delta !**

En 2014, j'ai fini deuxième aux championnats de Suisse à Courtemelon et la même année j'ai gravi la première marche du podium de la Suisse Cup ! En 2007, aux pré-européens à Greifenburg en Autriche, j'ai terminé 25<sup>ème</sup>, par des conditions fantastiques : vents, sous le vent, sous la pluie, sur l'arc-en-ciel, croisement avec quarante deltas à la même hauteur à 100 à l'heure, etc... Pour ce qui est des mondiaux, c'est notre compétiteur Voiblet qui m'a tiré dans l'aventure. La même année



*Une maîtrise parfaite !*

au Texas en « chlepp » avec des Dragon-fly, j'ai terminé une manche de 285 km. En 2010 en Italie au Cucco, j'arrive 42<sup>ème</sup> avec seulement 2 manches validées (il ne fait pas toujours beau là-bas), puis en 2013 à Forbes en Australie 45<sup>ème</sup> après 10 belles manches, dans de superbes conditions.

On décollait « en tracté » à 200 mètres AGL, et les thermiques nous ont parfois mené dans les airs glacés à 4000 mètres !

Cette année j'ai quitté le team suisse parce que j'ai senti une lassitude. L'engagement est devenu trop lourd et se déplacer (parfois) à l'autre bout du monde prend du temps,

toutes ses vacances et plus. Aussi, je voudrais souligner que pour beaucoup de compétitions, j'ai la chance d'avoir ma femme qui fait une excellente accompagnatrice en me soutenant et me réconfortant dans les moments difficiles.

**On a l'impression qu'un certain engouement se fait sentir ces dernières années pour le delta. Qu'en penses-tu et est-ce vraiment le cas ?**

On pourrait avoir ce sentiment, les performances s'améliorent. Grâce au carbone, le poids des ailes diminue. Le but serait d'arriver à un poids total de 25 kg pour une aile perfo. Actuellement, je fais l'aide-

instructeur pour le Nico (école ledel-taplane.ch). D'ici peu, j'espère que de nouveaux oisillons feront leur apparition dans notre ciel.

### Est-ce que tu emportes ton delta quand tu voyages ?

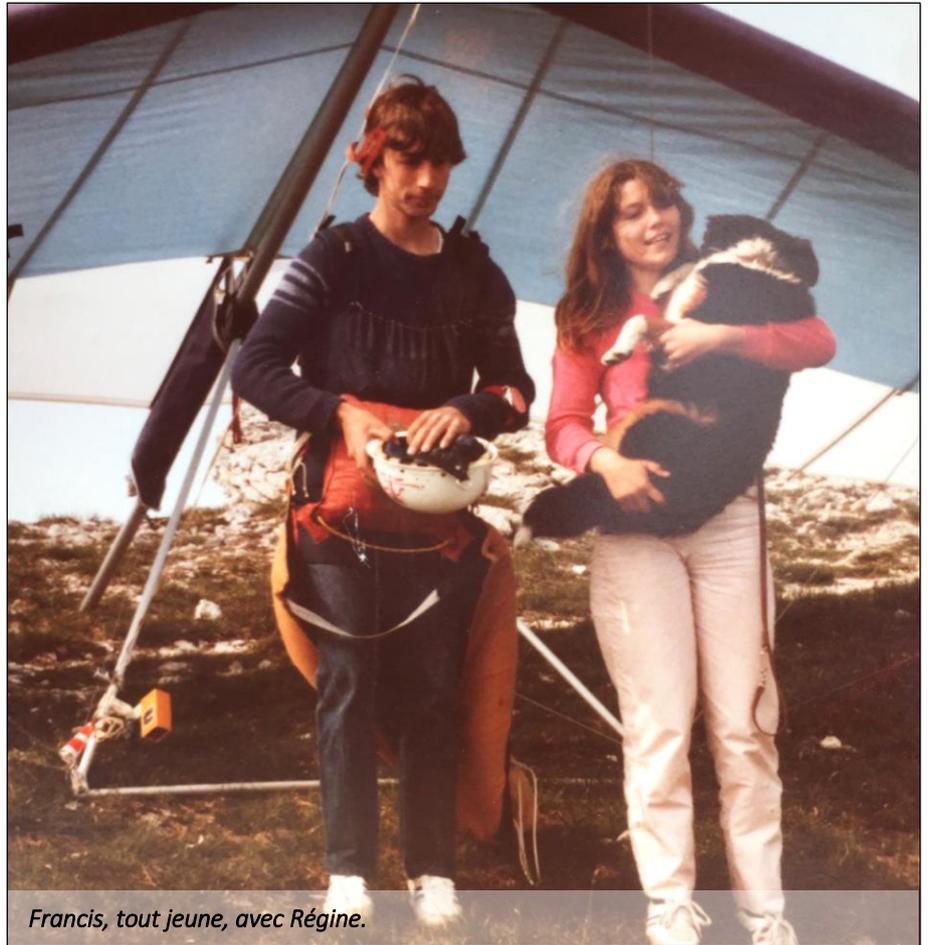
A Fiesch, en Valais, c'est possible de monter avec son delta placé sous la benne des remontées mécaniques. Le cadre est magnifique avec la vue du grand glacier. En avion, c'est plus compliqué, au championnat du monde au Texas, nos ailes sont arrivées bien en retard. Ce n'était pas si grave car on a pu se débrouiller pour en avoir d'autres (mise à disposition gracieusement par l'équipe ukrainienne) pour la compétition.

### Qu'as-tu volé d'autre ?

Le fameux Dadalus, avec lequel j'ai fait du biplace, entre autres avec une certaine Régine ! Plus tard, j'y ai ajouté un moteur de tronçonneuse mais ce n'était pas concluant, il ne s'élevait pas à plus de 100 mètres du sol. J'ai aussi trafiqué des deltas en y ajoutant un trickes, très léger, et un moteur à essence. L'Exxtacy, si c'est une aile rigide qui fait aussi voler au septième ciel (de la Forêt Noire)

### As-tu des souvenirs que tu aimerais partager ?

Oui, des souvenirs... des années 80, les sorties du Club delta étaient super, je me souviens d'être allé à Grindelwald. Nous sommes montés en petit train et les cheminots nous ont réservé un wagon pour nos ailes. Après le petit train, nous devons monter avec un télésiège. Nous portions nos ailes avec nous et arrivés



Francis, tout jeune, avec Régine.

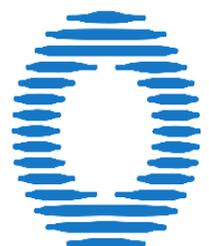
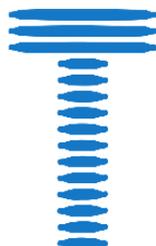
en haut au Lauberhorn, il fallait s'élever rapidement car il ne ralentissait pas. Le Club-Delta Jura organisait aussi des meetings annuels pour montrer au public le monde du delta. Pendant ces meetings, ils ont eu lâché des ballons que nous devions attraper. Aussi, au Texas j'ai réalisé mon plus beau vol, 285 km pendant un championnat du monde (exceptionnel).

J'ai eu et j'ai toujours une vie bien remplie avec le delta et la famille. Ma famille ne s'est que très peu

plainte du delta. Il y a même deux de mes garçons qui volent.

*Merci beaucoup Francis de nous avoir fait découvrir le deltaplane et j'espère avoir fait envie à certains de se lancer. J'ai senti beaucoup de passion en toi et beaucoup d'investissement pour la relève et la promotion du delta. Je te souhaite une bonne continuation avec ton delta, ta famille et ton enthousiasme à toute épreuve !*

Basile Charmillot



INFORMATIQUE • COPIEURS MULTIFONCTIONS

Martial Geiser - [m.geiser@tibo.ch](mailto:m.geiser@tibo.ch)