

Francis, Beat et Nicolas : un trio argenté à Villeneuve !



LA PLUME – EDITION JUIN 2016

JOURNAL INTERNE Du Club Vol Libre Jura

C'est un paradoxe au sein du Club de Vol Libre Jura : les deltistes sont peu nombreux (mais de qualité, il faut le souligner !) par rapport aux parapentistes, mais ce sont bien nos amis aux ailes triangulaires qui s'illustrent le plus souvent en compétition. Il y a plus ou moins deux ans, Christian Voiblet décrochait la médaille de bronze lors des Championnats du monde au Mexique. Et lors du week-end prolongé de l'Ascension, le trio composé de Francis Gafner, Beat Howald et Nicolas Tatti est monté sur la deuxième marche du podium des championnats Interclubs à Villeneuve. Bravo à eux et c'est à lire en pages 6 à 7.

Le Club en sortie dans le Piémont !

C'est une première franchement réussie : la sortie annuelle du Club s'est déroulée le week-end de l'Ascension dans la région du Piémont. En Italie donc ! Pour nous autres, c'est une région peu connue. Et de plus, elle se prête bien à la pratique de notre sport. Le président Alexandre Constantin était de la partie. Son propos se veut carrément dithyrambique ! A lire en pages 8 à 13.



Beat Howald, Francis Gafner et Nicolas Tatti sur la deuxième marche du podium des Interclubs : bravo à notre trio ! (photo Jean-Pierre Solari, de même que celle en bas de page)

Mon espace aérien, c'est aussi celui des autres !

Le Swiss Glider s'en fait souvent l'écho ! Il arrive parfois que des vélivoles s'aventurent imprudemment dans l'espace aérien qui ne leur est pas réservé. *La Plume* a mené une longue enquête auprès des responsables de places d'aviation environnantes pour connaître leur politique en cas d'infraction. Il y a la règle des 5 kilomètres, les CTR et même les TMA. Comme quoi, il est important de bien se renseigner avant de se mettre l'air. C'est pour le bien de soi et des autres !!!

A lire en pages 24 à 29.





Salut les Spatzs !

Cette fois, c'est à moi qu'il appartient de signer l'édito de *La Plume*. Autant vous dire que c'est un grand honneur pour moi. Nous ne sommes qu'au mois de juin et c'est déjà la deuxième *Plume* de cette année 2016.

Comme vous le savez, il y a eu un numéro « hors-série » relatant les voyages de nos amis spatz en Europe et même à l'autre bout de la planète : en Colombie, en Thaïlande, à Hong Kong et même au Brésil. C'est sûr, les membres du VLJ ne ratent pas une occasion de s'envoyer en l'air sous d'autres latitudes, là où le climat pendant la saison hivernale se prête mieux à la pratique de notre merveilleux sport.

L'éditorial donc : je vais donc essayer de faire ça à moitié aussi bien que notre spatz de président. A l'heure où j'écris ces quelques lignes, c'est la fête à la grenouille, alors qu'on espère plutôt bouffer des kilomètres sous les nuages ou simplement se faire plaisir sur son site préféré...

Peu importe finalement, le soleil fera bien son retour. J'en suis intimement convaincu ! Comme quoi, la saison est devant nous et c'est ça l'essentiel. Pour ma part, je me demande ce qu'elle nous apportera et si j'atteindrai mes objectifs. Je vois de nouveaux motivés dans le Club affûter leurs dents en cross et gentiment une équipe grossir. Cela me fait vraiment plaisir. Je sens qu'il y a une réelle émulation autour de cette spécialité qu'est le cross.

A chaque décollage c'est la même sensation, une grosse montée d'un mélange d'adrénaline et de bonheur pur souvent un cri de joie m'échappe « hihaa !! ». Puis le premier thermique, déjà une idée claire de la masse d'air et de ce que les conditions vont offrir comme possibilités par rapport au plan initial. Enfin là-haut, tout là-haut, j'attrape mes arrières, je prends ma route et cherche le barreau avec mon talon droit, le bonheur et l'ivresse de l'altitude ne font qu'un. Les sensations sont indescriptibles pour ceux qui ne les connaissent pas et qui en rêvent. Notre terrain de jeu nous permet de nous en mettre plein les mirettes.

« Le bonheur et l'ivresse de l'altitude ne font qu'un ! »

A partir d'une certaine altitude, notre pays offre un panorama exceptionnel. Les trois lacs, les Alpes avec de superbes montagnes pour ainsi dire presque à portée de main : l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau s'offrent à nous au loin. Il y a de la magie. Et cette dernière nous pousse à nous surpasser dans notre quête de kilomètres. Je pourrais continuer de la sorte, mais je dois bien dire que notre sport est source de... ressourcement.

L'année dernière fut un peu l'année de tous les records dans le Club et ces prouesses donnent des ailes.

Jan Laïs à 1900 mètres, juste au-dessus de Champoz.



Tout le monde est motivé à tenter de nouvelles choses ou à aller plus loin.

« C'est encore et toujours la météo qui commande ! »

De nombreux pilotes ont fait « péter » leurs meilleures performances. Des vols de distances, des triangles et même un triangle FAI historique à l'actif de Léo Boegli furent enregistrés. 2015 fut à ce titre extraordinaire. L'appétit venant en mangeant, nous en aimerions toujours plus, mais voilà, c'est encore et toujours la météo qui commande. Il faut donc savoir trouver le bon créneau pour espérer battre des records.

Le week-end de l'Ascension, de nombreux vols ont été effectués sur nos crêtes et nos plateaux, des plaf à 3000 mètres ici, pendant que d'autres étaient en sortie avec le Club dans le Piémont, et d'autres ailleurs encore. Un club de vol libre, c'est le ciment entre des gens bien différents, des lieux différents et des disciplines fort différentes de notre magnifique sport. Parfois dans l'ombre, le Club fait vivre notre sport et nos sites, vive le Club VLJ, parlons-en autour de nous et amenons-y de nouveaux membres. Engagez-vous !!! A tous, un bon printemps et que le soleil soit de la partie !

Jan Laïs, « crosseur » passionné

Remerciements

A **François Boillat** en premier lieu, pour sa précieuse aide dans la mise en page de cette nouvelle *Plume*, objet d'un petit *lifting*, principalement au niveau de sa première page. Deux heures intenses de travail ont été nécessaires pour parvenir à ce résultat ! Magnifique ! Et comme le dit si le dicton, à deux on est toujours plus forts (comprenez **François Boillat** et **Daniel Bachmann**) dans une ambiance toujours décontractée. La première page se veut donc plus aérée et plus illustrée. C'est bon pour les mirettes ! N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques. Elles seront forcément les bienvenues.

A **Jan Laïs**, qui signe l'édito de cette édition. A fond le cross. **Page 2.**

A **Vincent Aubry**, dit « Le Vinch » qui, pour l'habituelle rubrique « *Les échos des décors* », nous explique les difficultés inhérentes à l'installation des manches à air après un hiver rigoureux. Et nous devons remercier toute l'équipe qui a grimpé aux arbres. Une mission peu évidente. **Pages 4 et 5.**

A **Francis Gafner**, notre ami deltiste médaillé d'argent lors des Championnats de Suisse Interclubs de delta avec ses compères Beat Howald, Nicolas Tatti et Daniel Pernet. Il nous raconte cet exploit. Ils sont incroyables, ces deltistes ! **Pages 6 et 7.**

A **Alexandre Constantin**, notre président démissionnaire (snif... !!!), qui était du voyage dans le Piémont italien lors de la sortie annuelle du VLJ. Les vols ont été très bons. Juste magnifique ! Et surtout l'ambiance qui a régné lors du week-end prolongé de l'Ascension a été excellente. **Pages 8 à 13.**

A **Yann Bouduban**, qui nous donne les dernières nouvelles en provenance du Graitricks. Une nouvelle fois, l'édition 2016 promet monts et merveilles. **Page 14.**

A **Yann Bouduban**, encore lui, qui nous fait vivre intensément une séance de chute libre dans un simulateur, à Sion, en compagnie de Christophe Guillet. C'est juste décoiffant. **Page 15.**

A **La Plume** et à ses correspondants qui se sont une nouvelle fois mobilisés pour vous offrir des anecdotes croustillantes dans la rubrique « *Par ici les potins* ». **Pages 16 à 19.**

A **Pauline Christ Hostettler** qui est allée voir François Boillat pour les dix ans de l'école Leparapente.ch. Journaliste, Pauline est aussi titulaire d'un brevet de parapente. Occupation qu'elle a pour l'instant mise entre parenthèses

pour s'occuper de ses deux enfants Maël et Camille. **Pages 20 et 21.**

A **Jan Laïs**, qui nous détaille « Helvetia XC Challenge », un nouveau classement apparu pendant l'hiver dernier pour les amateurs de cross. **Page 22.**

A **Alexandre Constantin**, qui nous offre un hommage émouvant en l'honneur de notre ami Peter von Bergen, malheureusement décédé dans la pratique de son sport favori à Fiesch. Ce talent hors normes avait notamment remporté la Run & Fly Jura 2014 devant un certain... Alexandre Constantin. **Page 23.**

A **La Plume**, qui a mené une longue enquête dans les coulisses des relations entre vélivoles et responsables des places d'aviation de la région. Un dossier à étudier consciencieusement. **Pages 24 à 29.**

A **Vincent Aubry**, président du comité d'organisation de la Jura'ltitude XC, qui nous donne les derniers infos à quelques jours du départ. **Pages 30 à 33.**

A **François Boillat**, qui nous offre, dans son « *Dossier sécurité* » un précieux aide-mémoire GLDC, document à avoir constamment sur soi. **Page 34.**

A **Nicole Siekmann**, qui signe avec talent la rubrique « Interview vérité ». Elle a passé Yann Bouduban sur le grill. **Pages 35 et 36.**

A **Jean-Pierre Solari**, qui nous offre les photos de nos deltistes aux Championnats de Suisse Interclubs de delta, à Villeneuve. **Pages 1, 6 et 7.**

A l'agenda !

Du jeudi 23 au dimanche 26 juin 2016 : 2^e édition de la Jura'ltitude XC (tous les renseignements sur www.juraltitude.ch).

Samedi 2 juillet 2016 : journée de vols biplaces avec les membres du Groupe de vol à voile de Courtelary (www.gvvc.ch). Renvoi au samedi 9 juillet en cas de mauvais temps.

Samedi 27 et dimanche 28 août 2016 : Graitricks, à Moutier (tous les renseignements sur www.graitricks.ch).

Samedi 8 octobre 2016 : journée de clôture Ecole Pilot, Moutier.

Samedi 22 octobre 2016 : journée de clôture du Club de Vol Libre Jura (le programme suivra en temps voulu).

Samedi 4 février 2017 : assemblée générale du Club de Vol Libre Jura à Courtemelon (l'ordre du jour suivra en temps voulu). – **Invité** : Yannick Barth. C'est le vidéaste officiel de la Patrouille Suisse F5.



Simon Brancucci inspecte les travaux effectués à Montgremay.

Montgremay comme ici avec Simon Brancucci ou sur d'autres sites, l'entretien est conséquent, surtout au sortir de l'hiver lorsqu'il s'agit de remettre en état les différents décos et aussi remplacer les manches à air. Un travail qui s'effectue souvent dans l'ombre et dont nous jouissons. Merci à eux !

Les échos
des décos

Dicton : « Quand les singes grimpent, c'est qu'il va faire beau !!! » Espérons...

S'occuper des sites, c'est aussi veiller à l'état des manches à air et autres banderoles au sortir de l'hiver au cours duquel le vent malmène très souvent notre précieux matériel au sommet des arbres. Une équipe composée de Simon, Damien et du Vinch est allé tout remettre en place sur plusieurs sites. Merci à eux pour ce formidable et indispensable travail.

La saison printanière de vol commence tôt et plutôt bien cette année, les premiers cross de plus de 50 km sont bouclés fin mars avec des thermiques déjà bien engagés. Constatations sur les décos : il n'y a plus beaucoup de manches à air et de faveurs pour montrer la direction du vent ; la plupart ont été arrachées par les tempêtes de vent et les intempéries de l'hiver passé.

A la Pierreberg, c'est même la girouette en métal qui a démerdé de son perchoir pour aller s'enfoncer dans le talus, observation faite par des pilotes amateurs de fondue-grillade hivernale. Constaté c'est bien, mais agir c'est encore mieux !

On se met au boulot le lundi de Pâques à la Pierreberg avec notre



Vincent Aubry a l'air de se plaisir dans son arbre !

bien-aimé responsable des sites (Simon), le plus grand utilisateur du site (Damien) et votre rédacteur du jour (Vincent). Tout le matériel est retrouvé et remis en état et c'est après quelques pas de grimpe du gorille du jour que la girouette est à nouveau sanglée dans sa position, prête à en découdre avec les 60-80 km/h de sud-ouest bien installés. « Bon, ça risque de pas être génial pour monter à 25 mètres avec ce vent... », je constate tristement en descendant. « De toute façon, j'ai

oublié les manches à air de la FSVL à la maison », me répond Simon ! Après un rapide détour au Moncé pour remettre des faveurs sur la barrière derrière le déco et repérer les lieux pour notre future mission, c'est un chocolat chaud qui nous attend au Topaze pour nous réchauffer.

Ce mois d'avril est décidément plus propice pour entretenir les sites que pour les cross ; on a donc tôt fait de trouver un samedi humide mais non

pluvieux pour faire le tour des autres sites. Pour une fois debout aux aurores un samedi matin, j'ai bien failli hésiter quand Simon m'appelle à 8h50 en train de rouler sur l'A16 pour me demander si j'ai quand même l'intention de monter aux arbres avec cette humidité. « *C'est clair qu'on y va !* », j'ai tôt fait de lui répondre. Priorité à Boécourt vu que les écoles reprennent leurs activités et que tous les élèves sont au taquet! C'est harnachés comme des alpinistes que nous commençons notre mission en constatant que la moitié de l'arbre supportant la manche s'est fait arracher et que la première branche culmine à plus de 4 mètres. Pendant que je m'entraîne à répétition au lasso-mousqueton pour faire passer la corde par-dessus la première branche, Simon remonte chercher la manche que j'ai oublié dans la voiture... Une heure plus tard, je redescends content, la nouvelle manche « flappant » fièrement au sommet de l'arbre. dommage que la douille de 7 m'ait échappé des mains dans l'opération, elle aurait pu être utile pour les autres sites ! En redescendant, on croise le « François-qui-marche-aussi-souvent-qu'il-vole » et qui accepte gentiment de prendre de la banderole avec lui pour remettre des faveurs à Montmelon-Nord où il se rend. Deuxième site de la journée : Montgremay. On commence par s'attaquer à un buisson sur la gauche du décollage et dont les branches dépassent sur notre zone de gonflage.

La nouvelle scie pliable acquise pour l'entretien des sites fonctionne à merveille. Vient le tour du remplacement des banderoles plastiques faisant office de faveur sur les mâts derrière et devant le déco. C'est en déroulant un bout de banderole qu'on a appris deux importantes règles physiques: 1) la gravité attire les objets vers le bas, et 2) tout objet rond roule et tend à se dérouler en dévalant le talus à toute vitesse !



Remplacer la manche à air à Boécourt : c'était indispensable !

C'est pratiquement arrivé à la carrière chez Lachat que mon coéquipier a pu commencer à ramener le bout des 200 mètres de banderoles qui s'étaient ainsi déroulés. On a été quitte pour 15 minutes de fous rires et un bon sujet pour *La Plume* !

Pendant ce temps, les élèves du Fred font de la pente-école sur la montée de La Caquerelle. On en profite pour éteindre les phares de son bus pour lui éviter de le pousser pour le démarrer. Un ravitaillement est vite improvisé chez mon hôte à Develier et on repart déjà pour le Moncé en embarquant nos ailes. Ce n'est pas le plus petit des sapins sur lequel trône le reste de la manche à air, mais bien le plus grand ! Heureusement, celui-ci est bien fourni et les nombreuses branches facilitent au début la montée du gorille improvisé. Mais c'est une autre histoire à la pointe où c'est tellement dense que j'ai du mal à accéder au sommet pour changer la manche

La remontée du mât me demande toutes mes forces et c'est les mains pleines de poix que j'y parviens. Heureusement que le mât et sa fixation en inox sont en bon état et qu'ils avaient été parfaitement installés par le Pierre. Un beau rappel de 25 m plus tard, on peut quitter le site avec mon équipier-assureur.

Pour le dernier site de Raimeux, on embarque deux volatiles au Violat (Nini et Gürk) pour profiter de la navette et passer un plouf de fin d'après-midi. Pendant que ceux-ci vont remplacer les vieilles faveurs jaunes du déco Sud de la Gombe aux geais par de magnifiques banderoles

blanches et rouges, on s'attaque à Raimeux Nord au dernier arbre bicornu de notre journée. Le froid (3 degrés), la bruine et la neige déposée la veille sur les branches ne sont pas là pour nous faciliter le travail. Le manque de branches verticales pour tenir le mât oblige également à réaliser une toile d'araignée avec les sangles, afin de le tenir bien vertical. « *Ah, tiens, les faveurs au sommet du mât ont déjà été remplacées durant la semaine par un collègue* », dommage qu'il ne nous en ait pas informés... Tant pis, comme on est là avec tout le matériel et une magnifique manche, on en profite.

Le temps de boucler le travail, faire l'échange de notre matériel de bûcheron-alpiniste contre nos ailes et on est de retour au décollage. La Nini et le Gürk ont bien fait de nous attendre, ça a eu le temps de passer vent cul ! Pas fort, mais tout de même cul... Et ce n'est pas le meilleur site pour ces conditions hasardeuses.

Le Gürk s'élance lorsque le vent est pratiquement nul et le voilà déjà en direction de son rendez-vous à Courrendlin, tout juste dans les temps pour être à l'heure. On patiente encore un peu et on profite de la piste d'élan allongée par les 2 mètres de neige encore présents pour pouvoir à notre tour décoller. Les nombreuses bières de printemps et l'excellent plat froid du restaurant du Violat nous aident à nous remettre de notre journée d'entretien. Travail accompli !

Vincent Aubry

Trois Spatz argentés de retour de Villeneuve !

Championnats Interclubs de delta



Beat Howald, Francis Gafner et Nicolas Tatti : médaille d'argent méritée aux Interclubs de delta. (photo Jean-Pierre Solari)

Ils l'ont fait et plutôt bien fait ! Alignés aux Championnats de Suisse Interclubs de delta, Francis Gafner, Beat Howald et Nicolas Tatti ont fait bien mieux que se défendre. Même s'ils ont finalement dû s'avouer vaincus par leurs potes d'Interlaken, les trois Spatz ont ramené la médaille d'argent de Villeneuve. Une performance collective contée par Francis Gafner.

Cela faisait onze ans (depuis Vercoirin) que nous n'avions plus disputé les Championnats de Suisse Interclubs de delta. Nous sommes donc accueillis à Villeneuve du 5 au 8 mai derniers pour une nouvelle compétition.

Beat, Nico et moi représenterons les Spatz du Vol Libre Jura, mais pour mettre toutes les chances de notre côté, un quatrième pilote est ardemment recherché. En vain ou presque. Notre mémoire nous fait penser à un certain Daniel Pernet (de Bex) qui, après avoir rudement négocié avec le DC Valais (dont il est aussi membre), vient nous prêter main forte.

Sur le terrain d'atterrissage de Villeneuve bordé de grands arbres, nous sommes accueillis officiellement par

le président Jean-Luc Langhi. Thomas Koller nous fait un *briefing* météo et nous fait part des particularités du site.

Toute la caravane se déplace pour une première manche du déco de Sonchaux, endroit où nous attendons tout l'après-midi que les thermiques veuillent bien se réveiller, mais rien à faire. Roland Délèze vole le plus loin et reçoit 17 points (sur 1000 possibles) ! Si nous étions allés à la piscine, nous n'aurions rien perdu, bien au contraire.

Vendredi, deuxième jour de compétition, les choses se clarifient. Le temps idéal pour une jolie manche est annoncé au départ de la Dent de Jaman. Puisque Beat et moi avons reçu l'asile chez Daniel, nous partons avec lui, chargeons les 45 ailes, les rechargeons sur le train à Glion, et les déchargeons à la buvette de la Dent. Et ce n'est pas encore terminé : il faut faire un sentier à la pelle sur 100 mètres dans la neige pour arriver sur ce très beau site d'où nous apercevons le Lac Léman, son Lavaux et tout au fond... Genève.

Les ailes sont rapidement montées pendant que les *task setters* Thomas et Roland préparent un parcours de 79 km entre Montreux et Bex, en passant par les Tours d'Aï. Puis, dans

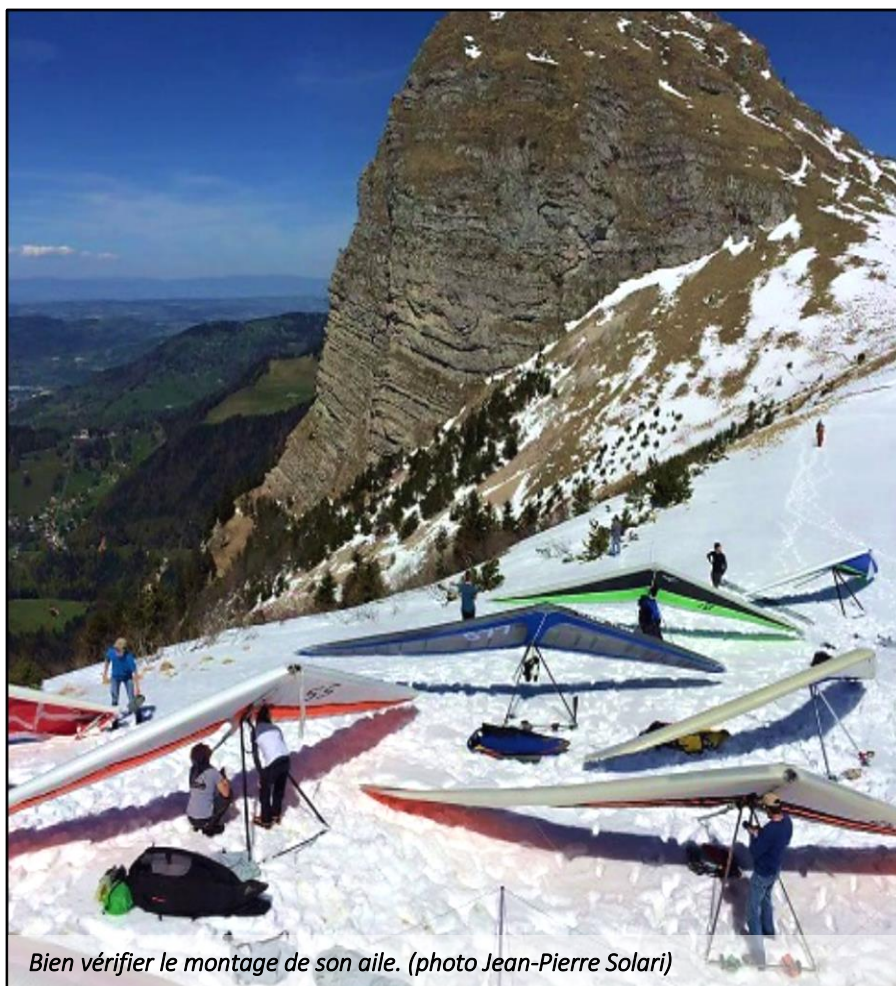
une ambiance détendue, nous prenons notre envol, thermiquons jusqu'aux bases et attendons le départ bien serrés les uns contre les autres dans la grappe. Et c'est parti : tout va plutôt vite, les ascendances sont musclées, mais les transitions à 80 km/h, - 3 m/s, nous ramènent vite au relief. Avec de telles conditions, une erreur est difficile à rattraper et la manche devient alors un « *speed race* » !

Au *goal*, les Interlaken men sont déjà derrière une bière... mais j'arrive et Beat pas loin derrière. Un peu plus tard, Nico fait le *goal* avec son posé légendaire, une poignée de pâquerettes à la main. Reste Daniel qui après 4 h 30, revient avec la « *récup* » ; son instrument de navigation GPS de l'âge de la pierre et son aversion pour tout ce qui a trait à l'informatique ne font pas bon ménage : son vol ne rapporte que peu de points.

Un apéro au bord du lac avec la tresse au lard de Beat, les « *bi-bines* » et autres combines de la Chantal qui nous rejoint (brevet parapente en poche, tout frais du matin même), nous met dans une forme olympique ! Puis nous terminons la soirée autour du grill chez Daniel, sans oublier le sublime cake de Muriel.

Samedi 06 h 30 Diane debout, déjeuner et départ pour le transbordement des ailes puis rebelote à la Dent de Jaman pour une troisième manche. Les conditions sont comme la veille, la manche lui ressemble et nous *startons*, faisons le plein au bord du cylindre de départ. Et hop, c'est parti pour la Dent de Lys, Villars, retour à la Dent de Lys où ça ne monte plus, mais il faut y aller et espérer de meilleurs thermiques avant la traversée Rochers de Naye - Tours d'Aï. J'arrive bas vers la Berneuse (4^e *way point*) et attrape une pompe à 7m/s, pendant que sous moi, Alain

Woeffray et Christian K pfer filent tout droit direction la dernière balise et *goal*   11 km. Je me lance une minute après, 300 m plus haut à 90 km/h de moyenne, sans toutefois réussir à les dépasser !!! Beat et Nico me talonnent ; ils passent le *goal* avec une super performance, ce qui envoie les Spatz à la 2  place. Yes ! Daniel, très patient, qui a volé toute l'épreuve en passant chaque balise «   l'ancienne » donc à vue en s'assurant d'être au-delà des points de virage, atterrit le sourire aux lèvres. Mais lorsque Tony, le « *task analyser* », lui annonce une balise manqu e en expliquant patiemment que « *tant que tu tournes autour, t'es pas dedans* ». Cette fois, c'en est trop pour notre Chablaisan. La scène ressemble à une profonde et minutieuse analyse des photos des championnats jurassiens de Verbier (pour ceux qui s'en souviennent encore). La compétition, pas vraiment son truc, nous confiera-t-il plus tard ! Cette 3  manche aura été remportée par Franz « G gu » Her-



Bien vérifier le montage de son aile. (photo Jean-Pierre Solari)



Petite réception en musique pour nos champions. (photo Jean-Pierre Solari)

mann, avec une moyenne de 49 km/h.

S'ensuit une soirée des pilotes des plus délicates entrées feuilletées aux champignons, filets mignons légumes du Chablais, etc. Sans oublier

une galerie de photos dans une ambiance toute vaudoise...

Le lendemain rebelote, tous à la Dent de Jaman, mais juste avant de divulguer la dernière manche, Thomas, au téléphone, annule l'épreuve

  cause du foehn annoncé à la mi-journée. En conclusion, cette édition des Championnats de Suisse Interclubs de delta a permis à de nombreux jeunes pilotes de réaliser des performances insoupçonnées dans un décor magnifique, entourés d'amis volatiles de tous les coins de Suisse et le tout organisé à la perfection par le Rochers de Naye Vol Libre.

Francis Gafner

Classement final : 1. DC Interlaken (Franz Herrmann, Aeros ; Didu B rtschi, Aeros Combat ; Romano Ubaldo, Moyes Litespeed RS ; Chriegel K pfer, Moyes Litespeed S4.5 Technora), 5577 points. 2. Les Spatz (Francis Gafner, Aeros ; Beat Howald, Wills Wing T2 C144 ; Nicolas Tatti, Wills Wing T2 ; Daniel Pernet, Wills Wing T2), 4207. 3. Deltaclub Stans 1 (Marcel Gerber, Wills Wing T2C ; Ruedi Bircher, Moyes RX 3.5 ; Mex Respondek, Moyes Litespeed RX 3.5), 3261. 4. DCV 1, 3174. 5. DCZO, 2853. 5. DCV 2, 2217. 7. Deltaclub Stans 2, 2198. 8. Falckenfluh, 2178. 9. Vil Libre Suchet, 2074. 10. DCR, 1957. 11. RNVL, 1607. 12. DGT, 758. 13. Vol Liber Grischun, 661. – 13 équipes classées.

Les Spatzs s'amuse comme des petits fous chez les Piafs !

Sortie annuelle
du VLJ en Italie



Gürkan et Le Vinch prennent gentiment leurs marques. (ac)

Salut les Spatzs !

Voilà une sortie comme on les aime ! Comme prévu, c'est le week-end prolongé de l'Ascension que le Club VLJ partait pour sa traditionnelle sortie annuelle. Après deux ans (à succès) dans la région des Vosges, c'est en Italie que les membres motivés ont pris leurs quartiers pour trois ou quatre jours. C'est dans le Piémont plus précisément, au pied du val d'Aoste, que cette sortie avait lieu.

Pour ce qui est de la route, il y a deux points stratégiques qui peuvent avoir une influence notable sur le temps de parcours pour atteindre cette magnifique région depuis notre beau Jurrrrrrra. Le premier est la partie entre Lausanne et Ville-neuve. Et l'autre est le passage de la douane et du tunnel du Grand Saint-Bernard. Pour ma part, je suis parti en « Vwinchmobile » tôt jeudi matin (environ 6 h 15 de Moutier) et n'ai attendu qu'une quinzaine de minute à l'entrée du tunnel pour un trajet de 4 heures au total. Ce qui est très respectable. D'autres spatzs étaient partis le mercredi déjà, pratiquement sans aucun ralentissement, alors que d'autres sont partis dans les pires heures dans la journée du jeudi. Certains ont poireauté 2 h 30 dans les bouchons... Pour ceux-là,

l'apéro de bienvenue avait une saveur exceptionnelle !

Donc arrivée en matinée après avoir roulé une partie de la descente du val d'Aoste sous un ciel bleu, c'est la pluie qui nous attendait au camping... A peine affectés par ce temps « pourave », nous avons pris possession de nos places au camping situé à deux pas de la sortie d'autoroute. En effet, pour cette première sortie italienne, il y avait le choix entre le camping, les chambres d'hôtes ou encore l'hôtel. C'est avec un large sourire que l'on nous a accueillis à la réception du camping. A peine un petit aide-mémoire pour noter le prix d'une nuitée et nous voilà installés comme chez nous, ou presque. Autant dire que la première approche avec l'indigène annonce la couleur : la SYMPATHIE !

Le temps de retrouver ceux qui sont déjà là, nous prenons nos repères, un bon dîner dans un petit resto à quelques encablures de l'atterro et c'est parti. En effet, le temps de manger, le temps a complètement changé et les nuages ont laissé place à un large soleil ! Cool, ça va le faire ! Un système de navette bien ficelé (8 Euros pour 45 minutes de montée) attend les « voleurs » de toutes régions. La région est apparemment connue loin à la ronde. Le récent article sur cette région dans le Glider

en témoigne. Un « *English* » a carrément élu domicile à l'atterro avec son camping-car, un bus d'Allemands attend déjà alors que les locaux débarquent. Il y a un peu de monde mais tout est là pour que ça fonctionne, trois bus-navettes, buvette, petit coin à l'ombre et chaises longues... Les Italiens savent recevoir ! Ni une ni deux et nous voilà dans la navette qui serpente les collines et montagnes aux abords du terrain.

A mi-chemin, nous traversons un joli petit village sur un plateau surplombant l'atterro, puis nous arrivons à flanc de montagne slalomant entre les rochers et les mayens abandonnés. Nous passons devant un ou deux décollages intermédiaires, utilisés lorsque le vent est trop fort plus haut. Encore quelques lacets et nous arrivons au sommet du col avec une vue superbe et imprenable sur tout le Piémont et le plateau de Turin. Nous sommes à 1450 mètres environ et l'atterro se trouve à 270 mètres... Belle dénivellation !

Le déco est large, spacieux, accessible et... bien ventilé ! Il y a de place pour préparer 20 ailes ! Il convient aussi bien aux parapentes qu'aux deltas. Les nuages sont encore un peu collés aux sommets mais le terrain de jeu est grand... On sent quand même un poil de stress chez certains qui n'ont pas ou peu volé depuis un moment, et qui débarquent sur un site inconnu. Il faut dire que le dénivelé et la vue peuvent impressionner... !

Bon, ben, après de bonnes théories, les premiers s'élancent et donnent le rythme. Ça tient en dynamique, le thermique n'est pas méchant et donne bien suivant les endroits. On arrive même à atteindre le nuage par moments. Chacun fait sa petite balade à la découverte des montagnes environnantes et de la

plaine. En montant, une montagne, ou plutôt une colline, attire notre regard. C'est une sorte de dune naturelle qui part du pied de la montagne situé de l'autre côté du val d'Aoste,

une Virgine qui n'en parle pas moins et quelques autres « jurassiquitalospatzs ». De plus, les Italiens comprennent et parlent le français pour la plupart. Il faut dire que la Suisse,

« Santé ! » pour entamer ce repas... enfin plutôt ces repas ! En fait, personne ne sait vraiment ce qui nous attend et l'on nous sert plat après plat, tous aussi bons les uns que les autres. Je n'ai pas compté mais il devait y en avoir six ou sept avec le dessert ! Une petite Grappa pour clore cette belle soirée et rendez-vous est fixé à 9 h à l'atterro le lendemain matin. Nous sommes repus !

La nuit était calme et tranquille pour les uns ; et un peu plus agitée et ventueuse pour d'autres. Les meilleurs ronfleurs ont aussi bien dormi à l'hôtel que sous tente ou dans la voiture. Le vendredi matin, après avoir fait le point météo du week-end, certains parlent de rentrer samedi soir déjà, afin d'éviter le gros des retours sur la route. De plus, la météo du dimanche s'annonce mitigée. Ainsi, nous décidons d'avancer le traditionnel souper officiel du club au vendredi. A nouveau, quelques « nanapaspatzs » se dévouent pour nous réserver la tablée. A l'hôtel, cette fois ! *Primo* pour ne pas manger à la même place que la veille, histoire de changer, et *secundo* pour qu'une partie de la bande soit sur place. De plus, les campeurs ne sont qu'à cinq petites minutes de l'hôtel.

Donc arrivée le vendredi matin au QG : à l'atterro, il y a déjà plus de monde ! Les conditions s'annoncent parfaites et la bonne humeur est au rendez-vous. Les trois bus sont remplis en quelques secondes ! Cela fait du monde mais comme relevé plus haut, le déco est spacieux et permet de se préparer sans stress. Et le terrain de jeu est grand !

Nous faisons la connaissance d'autres pilotes locaux et également de gars en provenance du Valais voisin. Ces derniers sont des habitués des sites de la région, car il y en a beaucoup d'autres, et sont venus spécialement pour les conditions annoncées... Ils nous « tuyautent » et partagent quelques conseils avant le vol. Ils nous apprennent que la veille de notre arrivée, un vol de plus de 180 km a été réalisé sur ces montagnes... De quoi nous mettre le couteau entre les dents ! Chacun se



Matthieu manque à l'appel. Du coup, c'est le Matou qui s'inquiète... (ac)

et qui va mourir quelques kilomètres plus loin dans la plaine. Elle a la particularité d'être « tirée à la règle ». Les locaux nous expliquent alors qu'elle s'est formée avec le retrait du glacier quelques milliers d'années plus tôt... Une colline quasi identique et avec la même orientation se trouve à une quinzaine de kilomètres plus à l'Ouest. On nous explique qu'au bout de la première, se trouve un joli lac qu'il est possible de survoler avant de revenir jusqu'à l'atterro. Certains d'entre nous l'ont bien entendu...

Pour ma part, premier vol après quasi six mois d'arrêt forcé : je respire enfin... ! Wouah ! La vue, les conditions, les potes et l'accueil sont autant d'éléments qui rendent ce vol encore plus beau...

Après une toute petite heure, je pose avec la banane. Certains sont déjà là, alors que d'autres en profitent encore. A peine le temps de plier qu'il est temps de... fêter ça ! Voilà enfin l'apéro d'accueil !

Tout juste fini de siffler mon 6 pack que notre Gürk sort le sien. Aaaaah, le VLJ est bien là ! En discutant à gauche et à droite, nous prenons connaissance que certains de nos spatzs sont moins empruntés que d'autres pour se faire comprendre auprès du « local ». On découvre ainsi un Gürkan pas si turc que ça...

notamment le Valais, n'est qu'à 1 h 30 de là. Le sourire se lit sur chaque visage. Mais un des nôtres manque toujours à l'appel... Notre jeune comitard Matthieu « P'tit Matou ».

Les moustaches à l'affût, Matou père scrute le ciel à la recherche de sa progéniture... Le temps passe... Madame Rouxmatou cherche à son tour... et... « *Il est là !!!* » Tous les regards se tournent vers notre Matthieu qui pose enfin. Le jeune « p'tit-matouspatz » est tout sourire lorsqu'il nous explique qu'il a pu atteindre le fameux lac du bout de crête, avant de revenir jusqu'à nous ! Les félicitations méritées fusent de toutes parts. Bravo, sale jeune ! Perso, je me réconforte en me disant qu'il a déjà loupé deux tournées...

Les heures passent, les derniers arrivés finissent de s'installer et nous nous retrouvons dans un petit resto atypique, juste à côté du camping. Nos nanas ont réservé un petit souper à la sauce « touriste », histoire de goûter un peu de tout. L'endroit est vraiment joli avec ses rues pavées et une tour surplombant le resto. Là encore, l'accueil est à la hauteur ! Nous commandons les boissons alors que les « antipastis » (ne pas confondre avec anti-Pastis !!!) arrivent déjà... Le traditionnel

Le Val d'Aoste dans toute sa splendeur... (ac)

prépare plus ou moins impatiemment, devant ce paysage encore plus beau que la veille. Les premiers cumuls ont pointé leur museau il y a un moment déjà. Les premiers décollent et on s'aperçoit vite que « ça va le faire » !

A mon tour, je pars et enroule le premier thermique à peine décollé. Pour faire simple, deux possibilités

s'offrent à nous. Soit nous partons vers l'Est, en direction d'un monastère connu pour son gigantisme et sa beauté, qui en fait un parfait point de contournement, soit nous allons vers l'Ouest jusqu'à une immense carrière de... cailloux... voir plus loin encore, en direction de Turin. Mais plus l'on va loin moins l'on est certain de rentrer au bercail... De

mon côté, comme c'est un site inconnu et que je n'ai pas volé depuis longtemps, je vais faire simple en visant, au mieux, la fameuse carrière avec si possible un retour à l'atterro. Le Vinch, Joris et moi nous retrouvons sur une petite crête pour tâter le terrain. Vinch, après avoir fait le plafond, repart vers le déco pour transiter en direction du monastère... Joris et moi prenons la direction opposée à la poursuite de quelques locaux. Pour la petite histoire, deux autres spatzs inconnus ont exactement la même aile que notre Jojo... Pas génial quand on se perd de vue un moment ! Très vite, nous survolons de petites crêtes perpendiculaires à la chaîne principale. Nous passons une première grande transition sur une petite vallée latérale, pour raccrocher facilement de l'autre côté. Encore quelques crêtes et c'est une large vallée qu'il faut passer cette fois.

Devant moi, un des lièvres part dans cette transition avec 300-400 mètres de gain sur moi, alors que Joris est environ 200 mètres au-dessus. J'ai envie de coller au train du premier, histoire d'avoir toujours un œil dessus : apparemment, il connaît bien la région. Mais avec mon aile de quatre ans qui a déjà vu souvent la pluie et j'en passe, je ne parviens pas bien haut, cette vallée une fois traversée... De plus, je m'aperçois rapidement que le vent de vallée est déjà bien présent, 30 à 40 km/h... !

Je descends en marche à recule et finis par passer sur le fond de la crête visée. C'est assez chaud car j'arrive à moitié sous le vent, le cul dans les arbres dans un endroit que je ne connais pas, et à déjà une vingtaine de kilomètres du déco. Je sers les fesses pour ne pas finir dans la vallée où le vent y est fort, mais pas tempétueux, et à force de m'accrocher je parviens, au bout de 45 minutes à raccrocher petit à petit jusqu'en haut de cette fichue crête.

Entre-temps, Joris et d'autres spatzs, arrivés plus haut, sont passés



Accélérateur : c'est poulie contre poulie ! (ac)

sans encombre. Pour un vol de reprise, je suis vite au parfum ! La suite du vol est un peu moins offensive car il faut prévoir marcher suivant où l'on se vache. Tout est relatif puisque si l'on prévoit de la marge, il est assez simple de poser au pied la plaine, proche des villages, villes et réseaux routiers. En revanche, si l'on « tire sur la corde », il est vite fait de se retrouver dans un cul de vallée loin de tout, ou presque. J'avoue que par moments, je me suis mis à rêver d'être sous un delta, avec une bien meilleure pénétration que mon vieux chiffon... mais ça viendra, j'espère !

Donc après cette petite montée d'adrénaline, j'atteins un sommet de 2300 mètres environ, avec vue sur le Mont-Blanc..., enfin théoriquement ! Le grand blanc est englouti par les bases de beaux et gros cumus. D'ailleurs, il me semble qu'ils deviennent vraiment gros et sombres. Ayant très peu volé dans les Alpes, et encore moins ici, je n'ai pas vraiment d'idée sur la vitesse à laquelle peut évoluer la météo. Je me donne encore un peu de marge et continue jusqu'à apercevoir la fameuse carrière. Pfiou ! C'est

énorme en fait ! Et elle, ou plutôt le joli lac en son milieu, me fait fortement penser à un lac connu de notre région... Le même en vert !

Peu avant, j'ai croisé Joris sur le chemin du retour, avec le vent dans le dos. Je gratouille pour vraiment arriver à la verticale de ce spectacle inhabituel. Un planeur enroule un peu plus sur la plaine. Je m'y risque conscient que si je coule... je suis à deux bonnes heures, voire plus, de rentrer... Mais cela vaut le coup et je fais la base, tout en gardant un œil sur les fameux cumus noirs, mais pas encore fluos ! La majorité du relief est maintenant à l'ombre, mais les thermiques sont toujours généreux. Je retourne, moi aussi, vent dans le dos. Ça file et je suis collé, par moment, aux bases. Autant dire que c'est une sensation qui m'avait manqué !

A l'ombre depuis un petit moment, accéléré, le froid me prend à nouveau sauf que cette fois-ci une fente sur le crâne voit gentiment le jour... Grrrr ! Pipiiiiii ! Je repense à Jojo quelques heures plus tôt qui s'emballait la saucisse et prenait un tuyau pour faire sa petite commission en volant... Et moi qui lui disais que je

n'en mettais plus parce que je ne m'en servais jamais ! Hum ! Si au moins j'avais une pincette... !

Je continue mon vol que je savoure quand même largement, jusqu'à revenir vers la fameuse vallée. Cette vallée qui m'a donné du fil à retordre deux heures plus tôt... Je fais le plein, tant bien que mal, toujours à l'ombre, et repars à l'assaut... Je plane moyennement bien. Il faut dire que, moi qui d'habitude vole sans aucun appareil (j'entends les mauvaises langues...), je peux facilement me rendre compte de ma finesse puisque je teste un gps fabriqué « maison ». Ce dernier affiche ma vitesse/sol, altitude, etc. Mais aussi ma finesse... Cette dernière tourne entre 4 et 6 lors de cette nouvelle transition... C'est lamentable et frustrant ! J'ai beau accélérer ou non, chercher une meilleure ligne, ça plombe sur la majorité de la traversée. J'arrive encore plus bas et dans un endroit plus pourri qu'avant ! Je suis vraiment sous le vent d'une bute, avec un vent qui s'est apparemment renforcé... Pas cool du tout ! J'esquive quelques belles fermetures à 15-20 mètres des cimes, sans aucun atterro proche...

J'avoue qu'il a fallu que je me raisonne et me canalise afin de ne pas stresser et faire d'autres erreurs. J'ai fini par repasser « au vent », bien que dans de bonnes turbulences, pour passer devant un tout petit décollage. C'est parfois à reculons que j'enroulais certaines bulles. En insistant, encore, j'ai réussi à remonter le long du relief. Plus je montais, plus le vent faiblissait, plus le thermique s'élargissait et plus mon pouls baissait... Ouf ! Mais je suis à nouveau sous les bases bien *schwartz* et le passage jusqu'au décollage n'est plus qu'une formalité, ou presque... Presque, parce que cette fente sur le crâne devient vraiment gênante ! Sous les nuages et à l'ombre, le froid stimule à nouveau ma vessie ! Mais comme j'avais l'ennui de voler et que je ne pourrai certainement pas voler avant un moment (ce que je confirme puisque cela fait presque



Tiens, un décollage spacieux et facile ! (ac)



Souper officiel du vendredi : santé et vive le VLJ ! (ac)

12

trois jours que je ne peux plus lever le bras au moment d'écrire ces lignes...), je continue...

J'enroule jusqu'au bout, voire un poil plus, pour entrer dans la base, à 2500 mètres à la verticale de l'atterro. J'ai pris soin, avant de ne plus rien voir, de trouver une échappatoire. Je transite donc, pied au plancher, en direction du monastère cette-ci. Ou plutôt du lac. Car les heures passent, les zones d'ombre sont toujours grandes et je doute pouvoir atteindre ce monastère et revenir au terrain. De plus, je n'ai aucune idée de la distance jusque-là. J'opte donc pour l'option « bout du lac » en voyant une belle rue de nuages trop accueillante. Il me semble d'ailleurs apercevoir quelques ailes, au loin, dans cette direction. C'est avec beaucoup de hauteur que j'arrive de l'autre côté de la vallée, prêt à entamer la ligne de crête jusqu'au lac. J'enroule encore un poil et je mets gaaaaaz ! D'ailleurs, je ne peux pas aller plus à fond... qu'à fond. Je soude les poulies pendant au moins 10-15 minutes. Yahouhouuu ! Ça change de la position à moitié assise à contrer les fermetures sous le vent 1 heure auparavant...

Je tremble de mon envie d'uriner, mais c'est trop beau ! Je longe la crête jusqu'à me retrouver enfin au soleil, au chaud, et ainsi calmer les ardeurs de ma vessie. Le lac est à portée de main, *magnifico* ! D'ailleurs, il y a de nombreux lacs un peu partout, dans la plaine et aux pieds des montagnes. Peu avant, je pense

avoir croisé Joris à la crête, sur le retour. Mais ils sont trois avec la même aile... Je continue : la rue se défait mais un planeur me montre un thermique. Je traîne un peu dans la zone pour profiter encore un peu. Je sais qu'au retour je devrai aller poser me soulager, alors que j'aurais aimé voir ce mystérieux monastère... Petite perte d'altitude et nouveau thermique : il est temps de retourner vers les copains ! Les poulies s'embrassent à nouveau, à *donf*, direction l'atterro. Cette fois, il en faut peu pour que je mouille mon short ! Je terminerai en 360 aux oreilles pour arriver plus vite... au pissoir ! Pfiou ! Quel bien ça fait ... de revoler !!! Journée incroyable ! Tout le monde est heureux, au bercail, et parle déjà de revenir... !



Club Cavallaria ! (ac)

A l'heure de l'apéro, le soleil est à nouveau bien présent. Chacun raconte son vol, sa journée, ses visites... Notez le superbe vol de Joris, qui s'est lâché en parcourant 125 km ! Joli !

Arrive le soir et le moment du souper officiel !

C'est donc à l'hôtel des frileux que l'apéro débute. Un joli petit coin extérieur, avec des chaises longues, un petit couvert et de la verdure font très bien l'affaire. Evidemment, ceux qui n'ont pas eu le temps de raconter leur journée se rattrapent et les éclats de rire résonnent. On passe ensuite à table pour manger un nouveau souper... surprise ! Là encore, ils ne se moquent pas de nous ! Pleins de plats, salades, raviolis et cafés-grappa ou limoncello termineront cette journée en beauté. Sans oublier, entre-temps, le discours lamentable de votre président qui n'était guère inspiré... Il espère d'ailleurs se rattraper en pondant cet article ! La coutume voulant que le club paie l'apéro dans un budget défini, il aura même payé le repas complet tellement la somme de ce festin était raisonnable. Merci le VLJ !

Alors même qu'il y avait une fête de musique au village, nos spatzs étaient tellement fatigués... de bonheur, qu'ils ont préféré aller dans les bras de Morphée.

Après une bonne nuit de sommeil, le samedi commence plus calmement que le vendredi. Il a plu un peu dans la nuit. Le vent de montagne est bien présent et certains cums grossissent à vue d'œil... Chacun y va à son rythme. Ceux qui rentrent le soir replient leur campement, d'autres vont déjeuner, pour un prix tout aussi ridicule que le souper de la veille, au café situé à 20 mètres du camping. Les spatzs de l'hôtel déjeunent tranquillement. Certaines flemment un peu. Vous comprenez qu'à ce stade, même après seulement deux jours, cette sortie est une réussite. Chacun y a déjà trouvé son bonheur et tout le reste n'est que bonus. Une partie de la bande se déplace à l'atterro, alors que d'autres choisissent d'arpenter les ruelles

L'énorme carrière et son lac. (ac)



des villages si typiques de cette Italie. Petite séance repos au bord d'un lac ou d'une rivière pour d'autres... Tout est là pour changer d'air. Pour les spatzs désireux de faire encore un vol, nous nous retrouvons dans une ou l'autre des trois navettes, suivant l'heure d'arrivée au terrain. En arrivant à mi-hauteur de la montagne, notre vue s'étend sur une partie de ciel méchamment noir... mais fluo cette fois ! Les indigènes nous affirment que c'est quand même volable, avec le moyen de s'échapper sur la plaine. Le vent au décollage supérieur est fort et c'est à l'intermédiaire que nous nous préparons. Les conditions sont moins bonnes que la veille, mais quelques spatzs ont tout de même une idée de vol en tête...

Arrivé dans la première navette, je décolle en premier. C'est fort mais sain et régulier. Il y a bien quelques « baffes » thermiques mais dans l'ensemble c'est gérable. Pas très rassurés, certains vont droit à l'atterro alors que d'autres enroulent en gardant un peu de marge. La plaine étant accueillante, il doit être

possible de faire un vol bocal. Les optimistes tentent le lac de bout de crête alors que d'autres se baladent ci et là. Un deuxième vol pour les plus motivés, ou une bière pour... les plus motivés ! Finalement, on se retrouve à l'atterro, où l'on savoure la bière italienne accompagnée d'un sandwich, d'une petite pizza ou de simples chips. L'excellente ambiance est devenue une habitude. Les premiers « *arrivederci* » commencent pour ceux qui partent en balade ou se préparent à partir. Une partie des juraspatzs rentrera samedi dans la soirée, une autre dimanche tôt ou moins tôt, et certains partent prolonger leurs vacances plus au Sud.

Pour info, nous n'avons mis que 3 h 45 pour rentrer, à peine 30 minutes de plus que si l'on était à Annecy... A n'en pas douter, cette première sortie piémontaise est une réussite sur toute la ligne. Tous ceux qui s'y sont déplacés ont eu du plaisir à découvrir cette belle région. D'ailleurs, je suis content de voir qu'il y avait des spatz des quatre coins du Jura,

même de Moutier. Chacun est rentré souriant et en un seul morceau, et c'est bien là le principal. Cette sortie reste dans l'esprit des précédentes, même s'il n'y a plus LE quartier jurassien dans un même lieu. Nous avons volé sur un seul site, alors que d'autres existent à quelques kilomètres de là. Le potentiel de la région est exceptionnel. De plus, elle est accessible au plus grand nombre, parapentistes ou deltistes. Il faudrait peut-être simplement se renseigner pour le transport des deltas avec les navettes locales. Même si l'accélérateur est un accessoire INDISPENSABLE pour se sortir d'un mauvais pas ou parfois simplement rejoindre l'atterro, la topographie de la région offre des possibilités variées et une sécurité accrue par le moyen de partir sur la plaine, au calme, lorsque le ciel devient menaçant.

Les gîtes, que ce soit des hôtels, chambres d'hôtes ou campings ne manquent pas et sont proposés à des tarifs tout à fait raisonnables. J'en profite pour remercier ceux qui ont lancé l'idée du Piémont, en particulier à Laurence qui a pré-réservé des gîtes. Sans oublier ses plans et autres infos. Merci !

Bravo à Jojo qui a pété les kilomètres, Matthieu pour le baptême du lac, les autres qui ont tenté, réussi à se faire plaisir et ainsi à contribuer à la réussite de cette sortie. Encore des mercis aux nanas qui ont réservé les repas !

Pour conclure, à environ quatre heures de notre Juuurra se trouve une magnifique région, pour les volants vertébrés ou non, pour les non-volants, et autres touristes, mais où se trouvent surtout des gens sympas et accueillants comme ce n'est pas le cas partout ! C'est certain, les absents ont toujours tort... *Forza Italia* et à l'année prochaine !

Arrivederci !

**Alexandre Constantin,
un Piaf conquis**

Comme d'habitude, le show prévôtois sera très chaud !

Last news
from the Graitricks



Ce sera incontestablement la manifestation phare de cette année 2016. Laquelle ? Le Graitricks, bien évidemment. Le comité travaille d'arrache-pied pour que le spectacle soit une nouvelle fois de grande qualité. Alors, tous à Moutier les samedi 27 et dimanche 28 août prochains.

Salut les copains,

Vous le savez déjà, le Graitricks 2016, ce sera le 27 et 28 août à Sur-Chaux au pied du Graitery à Moutier. Et bonne nouvelle, pour les 10 ans, on lâche les chiens.

Nouveauté cette année, le Moutier Trail Marathon sera intégré à notre manifestation. Les départs et arrivées se feront directement depuis notre manifestation. Ces sportifs effectueront 10, 21 ou 42 kilomètres et sans parapente.

Côté vol libre, on retrouvera de l'acro parapente, « b-bag » parapente et *speedflying* largué depuis un parapente biplace ou directement depuis l'hélicoptère, ce qui est encore plus spectaculaire comme on a pu le constater il y a deux ans. Il y aura aussi des vols de distance, de la montgolfière, du *base-jump*, de la *wingsuit*. L'avion acrobatique extra

330 sera également présent samedi et dimanche.

Un hélicoptère sera présent pour des vols de plaisance, tout comme nos pilotes biplaces qui vous feront admirer la manifestation depuis le ciel.

Au sol, les enfants seront une nouvelle fois gâtés : château gonflable, atelier de création, clown et diverses activités pour les petits afin que vous puissiez siroter un p'tit verre la tête en l'air. Sympa, non ? Vos estomacs seront aussi choyés avec nos fameuses lasagnes, picatas et joues de boeuf, le tout réalisé par notre chef maison, sans oublier les grillades du Père Toch. Les prix seront toujours très raisonnables afin que

les familles puissent s'amuser un week-end sans forcément se ruiner. Quelques fabricants de produits seront là pour vous faire essayer leur matériel, à l'instar de Niviuk, Sol, Sup'air, et d'autres à venir. Les écoles de vol libre seront également de la partie.

La Graitricks sprint est au programme avec un *Prize money* de 700 francs répartis entre les trois premiers et de jolis prix à gagner... Inscris-toi par téléphone chez Morane au 076 / 437 91 79 ou sur Internet: <http://graitricksprint.e-mon-site.com/contact/contacter-l-association.html>

La soirée du samedi, dont la réputation n'est plus à faire, sera des plus festives avec des dj's incroyables... Petite surprise pour ceux qui sont venus à toutes les éditions.

Bien sûr, toute cette organisation n'est pas possible sans quelques bénévoles : si tu veux participer à cette édition du Graitricks depuis l'intérieur, contacte-nous.

Toutes les infos sont sur la page Facebook [Graitricks](#) ou sur le site internet www.graitricks.ch

Veni, Vidi, viens j'te dis !

Yann Bouduban,
président du Graitricks



La chute libre en simulateur indoor, ça décoiffe !

Voler librement
dans un tunnel

Christophe Guillet et Yann Bouduban ont profité d'un petit détour à Sion chez Real Fly pour s'essayer au simulateur de chute libre indoor dans un tube. Une expérience inédite qui consiste tout simplement à se jeter dans le vide, mais sans un parachute dans le dos.

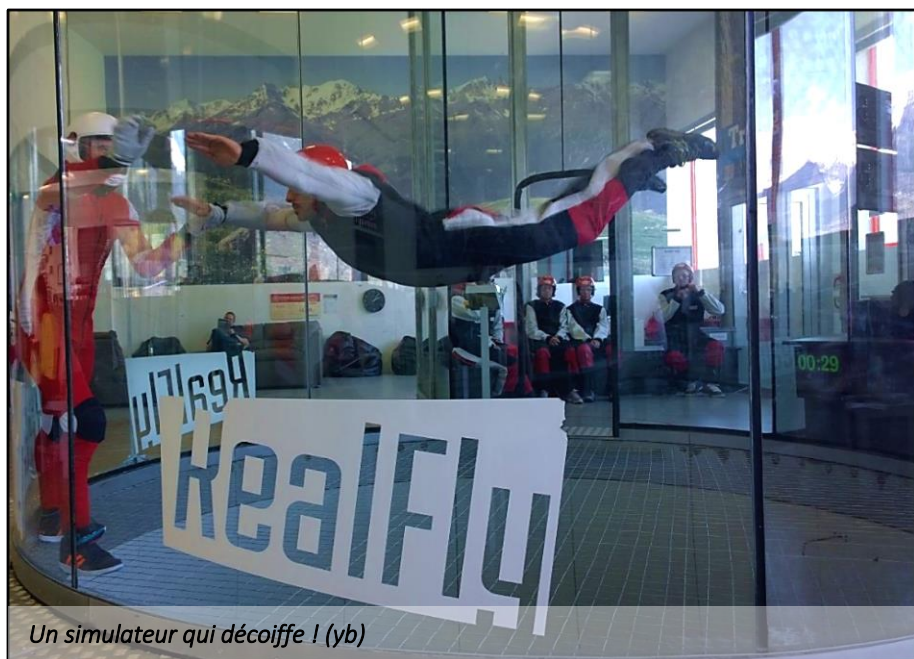
Rassurez-vous, je n'ai pas réinventé une énième combine avec mon aile de *speed-riding*, ni fait le Lötschberg en treuillé derrière le train... J'ai juste essayé de bomber le bide dans du vent artificiel vertical.

Avec notre « Kiki » Guillet national, nous nous sommes rendus à Sion, chez Real Fly pour quelques sessions de vols en soufflerie. Après un petit *briefing*, c'est parti pour six fois une minute de vent.

Premier *run* : hop, tu rentres avec l'aide du *coach*. Premières sensations ébouriffantes : « te tcheu » ça souffle ici... 150 km/h, ça « tcheuybe » un peu, pour reprendre l'expression de Pierre Arn ; ça « guigamffe » ; pas facile, ce truc ! Mais avec le *coach* ça fonctionne, on monte, on descend, tourne et c'est déjà fini pour cette première minute.

Lors des sessions suivantes, on prend de l'assurance, le *coach* te lâche toujours plus, tu commences de comprendre un peu comment ça fonctionne. « *Baisse la tête et rentre le ventre, ça monte !* » « *Lève la tête et bombe le ranz, ça descend !* » « *Plie tes jambes, tu recules !* » « *Tends les jambes, tu avances !* » « *Quand tu te rapproches du tube en verre, tu te repousses avec les mains ou les pieds !* »

Lors des 5^e et 6^e sessions, le *coach* rentre dans le tube et te fait signe de venir. Tu te laisses tomber et... ben



Un simulateur qui décoiffe ! (yb)

tu ne tombes pas, le vent te repousse dehors, alors tu comprends qu'il faut mettre moins de surface pour rentrer. Tu pousses le ventre et ça marche, tu rentres. Petite correction du chef, tu ne montes pas tout à fait quand t'as décidé et tu redescends plus ou moins vite, ensuite tu tournes, tu tends les jambes et comme un « pro » tu vises la porte et tu sors. Facile... Enfin presque.

On se prend très vite au jeu et ça en devient addictif. C'est vraiment une sensation incroyable de jouer avec rien d'autre que son corps, sans suspentes et sans aile. Juste en modifiant son aérodynamisme et en créant de la traînée un peu plus ici ou là, on arrive à évoluer dans les trois dimensions.

Pour bien comprendre : six vols d'une durée d'une minute chacun correspondent en fait à six sauts en parachute depuis un avion. La progression est très rapide en tunnel et avec Christophe, nous serions prêts pour le premier saut avec parachute dans le dos. Ces six leçons nous ont permis de trouver les bases de « l'équilibre » à avoir pour sauter

d'un Pilatus. D'après Mathieu, notre *coach*, on est déjà capable de tenir sur le ventre en sécurité.

Cette discipline est accessible à tous sans exceptions. Et pas besoin de dire que vous êtes parapentiste (votre vario ne sert à rien dans le tube), même ma fille aimerait tenter l'expérience. D'ailleurs elle m'a dit : « Papa, quand z'aura comme ça (elle me montre sa main avec ces 5 doigts tendus) ze pourra aller dans le tunnel. » Eh oui, à partir de 5 ans, les enfants peuvent essayer.

Par conte le hic, c'est le tarif, 6 vols pour 230 francs, cela reste moins cher que l'avion mais ça fait quand même un gros trou dans le porte-monnaie. Après avoir pris part à cette initiation, on peut devenir « *pro flyer* », on peut alors acheter du vent et payer un *coach* par tranche de 15 minutes et là, le tarif à la minute devient plus doux.

Avec le « Kiki » on est aux taquets, vous aussi ?

Le lien pour la video : www.youtube.com/watch?v=hsBYU-ViYsAo&feature=youtu.be

Yann Bouduban

Quand la Banque nationale suisse se met aux sports fun...

Par ici
les potins



Vous l'aurez tous vu : le parapente ancré pour l'éternité sur le nouveau billet de 50 francs de la Banque nationale suisse !

Parti de simples courageux qui ont tenté de décoller dans des talus avec des parachutes dans les années 80, ce sport de fêlés du ciboulot s'est fait sa petite place au soleil puisque la Confédération n'a choisi rien d'autre qu'un libériste pour représenter le

symbole du vent sur son tout nouveau billet de 50 francs. Le nouveau billet figure d'ailleurs en première page du *Swiss Glider* (édition mai 2016).

Et comme le dit si bien Simon Brancucci... « *Pour le grand public, on est passés d'un sport à 2 balles à un sport à 50 balles !* » (damdam)

Je plie, tu plies, il plie...



Julien Berthold donne un coup de main à Frédéric Lovis.

Les recommandations sont claires lorsqu'il est question de l'entretien du parachute de secours. Elles le sont surtout pour notre sécurité. Il est conseillé de le faire plier (donc aussi l'aérer quelque temps...) tous les trois mois. Dans la région, plusieurs plieurs sont au bénéfice du brevet de plieur de la Fédération suisse de vol libre (FSVL) : Frédéric Lovis (Boécourt, 078 / 629 64 00), François Boillat (Delémont, 078 / 62 048 62) et David Steen (Nods, 077 / 482 00 33). Le premier nommé organise chaque année à Courrendlin un week-end de pliage. Il a eu lieu fin février dernier. Chacun a ainsi eu le loisir de laisser son parachute de secours entre les mains de Frédéric Lovis. (lpe)

Comité : redistribution des cartes

Ce n'est pas un remaniement ministériel, si cher à nos amis français... Il s'agit en fait juste d'une redistribution des cartes. Avec les arrivées de Damien Rossé et de Matthieu Geiser au comité, ce dernier a procédé à quelques rocadés et autres attributions au sein de ce même VLJ. Lors de sa première séance de l'année du 17 mars dernier à Courrendlin, Damien Rossé a hérité du dicastère « Coupe de distance », comme cela avait été bien spécifié lors de la dernière assemblée générale, à Sorvilier. A ce propos, tous les vols peuvent être annoncés à l'adresse suivante : ccc@vollibrejura.ch. Comment ? Tout simplement en indexant à votre message le lien du vol enregistré sur le XC Contest (pour ceux qui sont inscrits sur cette interface) ou alors en joignant le fichier « igc » de votre variomètre. De cette manière, plus personne ne pourra se plaindre que son vol n'a pas été enregistré.

Quant à Matthieu Geiser, il reprendra le poste de *webmaster*. Il devrait en principe être épaulé par Julien Berthold dès l'année prochaine. Le temps pour ce dernier de vaquer à ses occupations politiques dans sa cité pré-vôtoise... Assurément, les deux feront la paire, personne n'en doute. Toujours lors de ce comité printanier, une grande discussion a été engagée en vue de trouver la perle rare pour la prochaine présidence. Des solutions existent, mais chuuuuuuuttttttt. Rendez-vous le 4 février 2017 à Courtemelon pour les assises du VLJ. (lpe)

Les premiers thermiques... +7,2 m/s !



2015 a été une année « canon », comme tout le monde le sait et s'en souvient encore. 2016 a quant à elle commencé sur le même niveau. Pour preuve la journée du jeudi 17 mars dernier. Une journée thermique que certains ont exploitée à leur manière. Le *Reghterm* de Me-teosuisse annonçait d'ailleurs entre 2,1 et 2,6 mètres/seconde de 13h à 17h. Plusieurs volatiles sont allés vérifier ça sur le terrain, ou plutôt dans les airs. A Raimeux-Sud plus exactement. Ainsi, Pierre Arn, Damien Rossé et Julien

Hoffmeyer se sont retrouvés à la Combe aux Geais, où une pompe printanière était déjà solidement installée.

Cela montait comme des bouchons pour reprendre une expression bien connue dans notre milieu : « *J'ai repris du 7,2 mètres/seconde sous les fesses. Il fallait s'accrocher* », nous a bien raconté Pierre, quelques heures après cette envolée, tout amusé de « s'être bien fait brasser ». Julien Hoffmeyer nous offre cette belle image, en pleine transition entre le Raimeux et la Montagne-de-Moutier. (lpe)

Pilot : la fondue crée la bonne humeur

Samedi 2 avril dernier, la soirée a commencé vers 18h, mais quelques curieux ont déjà débarqué dans l'après-midi pour donner un coup de main, boire une bière (évidemment) ou demander des informations sur la pratique du parapente. 50 personnes ont répondu présent à cette soirée d'ouverture. C'est un peu moins que l'année précédente et ce serait en partie dû aux vacances scolaires. Durant toute la soirée, nous avons eu la chance cette année de compter parmi nous DJ Dom, qui a mis une super ambiance jusqu'à minuit, moment où la soirée s'est terminée à la roulotte.



Il y avait semble-t-il une sacrée ambiance...

Les plus motivés ont encore pris la direction de la ville pour un dernier verre. Nous espérons que les personnes présentes ont passé une bonne soirée et que les thermiques 2016 soient aussi bons que cette soirée avec vous ! ☺

Prochaine soirée: clôture de saison 2016, le samedi 8 octobre 2016. Inscriptions à info@pilot-para.ch ou directement après de Tatiana, +41 79 / 946 46 11.

Quand un vendeur saute sur la première occase

Il est connu de presque tous les parapentistes mais surtout aussi de tous les motards jurassiens... Mais de quoi parle-t-on ? D'un magnifique et non pas moins pratique bus Opel Vivaro gris qui sillonne la région depuis bientôt 10 ans et qui vous a probablement monté au déco une fois ou l'autre. Les amateurs de bicyclette à moteur le connaissent plutôt parce qu'il ressemble furieusement à celui des forces de l'ordre jurassiennes et dans lequel elles

planquent habituellement leur « appareil-à-flashouiller-tout-c'qui-va-trop-vite. »



Un bien beau bus...

L'heureux détenteur dudit véhicule, adapté au camping, étant devenu récemment fan des « voitures-du-peuple-qui-polluent » il s'est dit en fin d'année dernière qu'il était plus que temps de changer sa monture pour la remplacer par un fameux T6 flambant neuf et tout équipé. Mais le prix élevé du nouveau camping à 4 roues ne permet pas d'avoir ces deux véhicules en même temps, une vente du Vivaro s'est donc imposée.

Peu de temps après la publication de l'annonce, son propriétaire reçoit déjà un appel: « *Bonjour, c'est bien vous qui vendez l'Opel à Delémont?* », formula l'interlocutrice dans un français aux accents tout brésiliens. Ni une ni deux, rendez-vous est pris pour le samedi suivant à Ville-neuve où notre cher pilote se rendra pour montrer la bête ripolinée à sa future potentielle détentrice. Après quelques kilomètres et heures de déplacement pour atteindre le bout du lac, la rencontre a enfin lieu. « *Alors voilà l'Opel dont je vous ai parlé !* », dit notre vendeur amateur. « *Mais je ne la vois pas, où avez-vous donc caché mon Opel Mokka tant convoitée* », s'enquiert l'intéressée. « *Ben, euh, non. C'est un Opel Vivaro que je vends, pas un Mokka. Je ne fais pas dans le café brésilien moi...* », répond notre malheureux pilote en commençant à se douter d'un léger malentendu.

Comment ? Cela se pourrait-il qu'il y ait plusieurs revendeurs d'Opel d'occasion à Delémont ? Mince. S'ils l'avaient su, c'est certain que l'un ou l'autre aurait pensé à poser la question du modèle Opel dont il s'agissait avant de traverser toute la Suisse romande pour constater l'erreur... Temps perdu ? Pas forcément car la gente dame d'origine sud-américaine a sympathiquement invité notre piètre vendeur à dîner dans un bistrot du coin pour le reconforter. Il aura au moins passé un bon moment d'exotisme ! (Vinch)

Nadine et Christophe :**un oui sous le soleil !***« C'est impossible dit la fierté.**C'est risqué dit l'expérience.**C'est sans issue dit la raison.**Essayons murmure le cœur. »***Nadine et Christophe : vive les mariés ! (photo ih)**

C'est par ces mots que Nadine et Christophe ont annoncé leur mariage. Ils se sont dits OUI le 28 mai dernier sous un soleil radieux et devant une foule d'amis et connaissances ravis de partager leur bonheur.

L'orage qui a suivi dans la soirée n'a en rien terni la fête, qui restera inoubliable. Il est simplement venu rappeler le dicton bien connu « mariage pluvieux, mariage heureux » !

Bon vent et belle aventure à vous deux.

VIVE LES MARIÉS !!! (Irma H.)

Un hibou diurne

Les jours fériés jurassiens nous réussissent plutôt bien cette année ! Plaf' de « ouf » au Jura ou interminable « Orangina » dans le Piémont pour l'Ascension, vol décoiffant pour la Pentecôte et défi jurassien (du Nord vu que c'était les seuls à avoir congé) pour ce jeudi de Fête-Dieu. On se retrouve ainsi à 10 « crosseux » à la Combeaux-Geais pour essayer d'en mettre plein la vue aux travailleurs du Sud. Le décollage est plutôt irrégulier (comme d'hab !) et certains l'apprécient tellement qu'ils le répètent plusieurs fois, heureusement sans casse...

Les 2000 mètres sont vite attrapés sur le Raimeux et on se retrouve rapidement pour le combat individuel de la Montagne-de-Moutier, pas hyper accueillante pour l'occasion. Certains passent ensuite par derrière et moi je

m'énerve tout seul devant le Moron avant de retrouver une vraie altitude une fois que la plupart me sont passés au-dessus. Les nuages s'alignent bientôt et l'objectif Franches-Montagnes se révèle le seul vraiment attirant, on met donc les gaz avec Damien, retrouvé là par hasard. Du vent du Sud au Sud, du Nord au Nord et des planeurs tout partout, la stratégie H18 au milieu se révèle finalement payante pour aller rendre une charmante visite aux infirmières de la Clinique du Noirmont qui m'ont accueilli avec le sourire (surtout mon épouse, évidemment).

Constat unanime des heureux pilotes lors des grillades du soir chez le Matou : y en a pas deux qui ont posé au même endroit, même après 2-3h de vol, preuve que chacun fête Dieu à sa manière... Châtillon, la Bosse, Courfaivre, le Fuet, Montfavergier, le Noirmont, St-Hyppolite (chapeau le Xa en bi !) et Moutier. A force de croire les prévisions météo nuageuses, on en a même oublié la crème solaire, oups ! Votre rédacteur et (« ouais, c'est... ») le Pierre ont fait les peaux rouges toute la soirée. Ce dernier en a été quitte pour se voir attribuer un nouveau surnom par le Matt qui n'arrivait plus à le regarder sans sourciller : « Le Hibou ». Après un bon fou rire général et quelques excellentes gentianes du Matou, on s'est quittés pour un repos bien mérité vu que certains bossaient quand même le vendredi ! (Vinch)

Ouah la chute... libre!

Purée, je n'ai pas vu passer l'année 2015 ! Elle est passée tellement vite et j'étais si bien occupé que j'en ai oublié de profiter du bon cadeau reçu par les

potes parapentistes à l'occasion de mes 30 berges. Elles sont même largement dépassées maintenant... C'est décidé, 2016 sera l'année de mon premier saut en char-à-p... euh, pardon, je veux bien sûr dire en parachute! Et comme les copains me savent un tantinet attiré par les hauteurs, ils en ont profité pour rajouter 2000 mètres d'altitude par rapport au saut habituel. Ou peut-être qu'ils savent que comme je suis lent à la détente, il fallait rallonger la chute libre pour que j'aie le temps d'ouvrir les yeux, allez savoir. Comment, ça se fait un saut, largué à 6000 mètres ? Il n'y a pas de navettes spatiales et des satellites qui transitent à cette altitude ? Il ne faut pas une combi étanche de cosmonaute et une bonbonne d'oxygène pour ne pas finir tout raide ? Renseignements pris, ça semble plus simple que je l'imaginais en fait puisqu'on saute sans équipement spécial. Rien à voir avec le saut dantesque de Felix Baumgartner, ah oui, lui c'était à plus de 39'000 mètres, il y a donc de la marge !

Swissboogie doit quand même réserver l'espace aérien pour faire ces sauts ; il n'y a donc qu'un week-end par mois où ils sont possibles : pas simple pour la météo ! Samedi 28 mai, j'étais tellement convaincu que le saut serait annulé à cause du front froid matinal que j'avais même pris rendez-vous avec ma coiffeuse. Eternel optimiste, je me suis quand même déplacé à Bienne-Kappelen, vu qu'ils n'avaient rien annulé. Après une matinée à boire des cafés au froid et sous la pluie, le ciel s'ouvre comme par miracle vers midi, mais pas de déco du PC-6 à turbine dans les heures de repas, on se prépare donc pour 13 h 30. Petite théorie en allemand et habillage avec mon sympathique moniteur tandem : la position « banane » est enregistrée pour la sortie de l'avion.



Atterrissage sur les fesses pour Vincent Aubry.

A dix dans un PC-6, ça passe, mais on se coince un peu les couilles quand même. Vingt minutes après un décollage en trombe et un survol du Chasseral qui traîne quelques jolis cumulus, on repasse sur la piste pour larguer les six premiers parachutistes à 4300m, élèves et moniteurs compris. Ouah, ça fait déjà haut pour un p'tit parapentiste comme moi ! Pourtant, il n'y a pas besoin de les pousser de l'avion, tellement ils ont plaisir à le faire eux-mêmes. Pour la suite de l'ascension à plus de 4m/s, oxygène obligatoire histoire de ne pas être mal avant de sauter. Euh, quand est-ce qu'on arrête de grimper ? C'est à 6300 mètres que le pilote remet enfin le Pilatus en vol à plat pour nous préparer à ces 4500 mètres de chute libre...

Pas le temps d'hésiter (le kérosène coûte cher) et c'est par une température de -15°C qu'on s'élanche dans le vide. Ouah la vache, ça accélère sévère grâce à la vitesse horizontale de l'avion et la gravité qui fait remonter le sol à vitesse grand V (~55m/s en fait...) ! Une minute 30 secondes de pure adrénaline plus tard (mais seulement 20

secondes selon mon impression), le parachute claque et nous stoppe presque net dans notre élan. Quoi déjà ? Ben ouais, mais on doit ouvrir à 1500m sol en tandem, sécurité oblige. En même temps, c'était le dernier moment avant de finir congelé, j'en ai même des fourmis dans les mains. Des gants auraient pu être pratiques en fait ! Quelques 360 à deux mains plus tard (didjou c'est camion !) et je repasse les commandes au pilote pour l'atterrissage en douceur dans la cible en galet, on pose sur le cul vu que ça va quand même plus vite qu'en parapente. Une sacrée sensation de plaisir et une irrésistible envie de recommencer s'emparent alors de moi, c'est quand qu'on y r'tourne ? Trop la classe ! Merci à toutes et tous les parapentistes qui ont participé à ce fabuleux cadeau ! (Vinch)

La Plume a un comité de rédaction

C'est le dicton qui le dit : « Plus on est de fous et plus on rit. » Et c'est vrai ! Après la réflexion menée au sein du comité du VLJ concernant l'avenir de *La Plume* à plus ou moins long terme (ou à plus ou moins court terme, c'est selon), votre plumiste en chef a organisé début avril une soirée fondue avec d'éventuels correspondants, histoire notamment de mieux répartir les charges rédactionnelles. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de vous offrir une gazette de qualité.



Une bien belle équipe !

Bonne surprise : tous ont accepté de donner un coup de main. Sur la photo, on reconnaît : Damien Charmillot, Damien Rossé, Fred Racle, Basile Charmillot, le boss, Jan Laïs, Alexandre Constantin et Nicole Siekmann. Alors, n'hésitez pas à leur conter vos aventures, ils se chargeront volontiers d'écrire quelques lignes pour *La Plume* de temps à autre. D'autres sont encore plus généreux dans l'effort. Ils prendront parfois en charge quelques « gros » dossiers. Un exemple. Nicole Siekmann signe dans cette édition « l'interview vérité » de Yann Bouduban en fin de *Plume*. Merci à elle pour ce bel exercice de style ! Par contre, toujours personne pour parler des actualités delta. Snif, snif !!! Allez, chers amis deltistes, mobilisez-vous !!! (dan)

Objectif : rendre des gens ordinaires... extraordinaires !!!

10 ans école
Leparapente.ch

20



François Boillat avec deux de ses élèves : « Momo » et « Flo ».

L'école Leparapente.ch, basée à Delémont vient de fêter ses 10 ans d'existence. *La Plume* a voulu marquer le coup en retraçant les moments forts de l'école en compagnie de son fondateur, François Boillat. Il nous raconte tout, ou presque: les débuts, les élèves, sa vision de la formation et l'avenir de l'école. Rencontre avec un passionné... passionnant.

Plusieurs raisons peuvent expliquer l'envie de devenir pilote: le rêve d'Icare, le besoin de se lancer un défi, la recherche de sensations ou l'envie d'évoluer dans une nouvelle dimension. François Boillat, le grand manitou de l'école Leparapente.ch depuis 10 ans, s'est lancé corps et

âme dans ce sport pour toutes ces raisons mais aussi par amour. « *J'ai demandé à Catherine, mon amie, quel sport elle avait envie de pratiquer. Du tac au tac, elle a choisi le parapente* », explique François. Après une formation réussie avec brio, ils passent leurs brevets en 2002. François travaille à 100% comme informaticien dans une banque à Genève et vole pendant son temps libre. L'envie d'aller plus loin le rattrape rapidement: il se lance dans l'exigeante formation d'instructeur et obtient son précieux sésame en 2005 en ayant travaillé deux ans comme aide-instructeur à l'école du Salève.

Un, et puis deux, et puis trois...

L'école Leparapente.ch voit le jour à Delémont quelques mois plus tard. « *Elle est en fait née avec mon premier élève, Gaétan Fringeli. On a volé de nombreuses heures ensemble jusqu'à son brevet début 2006* », se rappelle François, un brin nostalgique.

Ensuite, Nicolas Zanatto et Jonas Rossé ont débuté leur formation à ses côtés. François lance un site Internet puis transforme le petit garage de son appartement de Delémont en salle de cours « *show room* »: « *C'était serré, mais ça avait quand même de la gueule.* ». Dix ans plus tard, ce sont une quarantaine d'élèves qui ont passé leur brevet après avoir suivi leur formation avec l'équipe de l'école Leparapente.ch.

L'élève type? « Impossible de généraliser: peut-être que la majorité des élèves ont la trentaine et que ce sont des hommes. Ils sont issus de toutes les classes sociales, avec des parcours et des caractères bien différents », détaille François. « Par contre, le parapente reste encore un monde principalement masculin: sur la quarantaine de pilotes formés, j'ai eu 5 ou 6 filles. Avis aux amatrices! »

Un team, un même objectif : l'autonomie

Une école de parapente doit pouvoir compter sur une équipe soudée. Après Nicolas et Julien, ce sont aujourd'hui Catherine, Michel et Daniel qui épaulent les élèves tout au long de leur formation théorique et pratique. Pour que les futurs pilotes se sentent en confiance, il est essentiel que l'équipe soit au diapason: « Quand on travaille, on travaille. S'il y a des désaccords, on ne les montre pas. On s'expliquera plus tard devant une bonne bière », sourit François. Etre prof de parapente, c'est aussi comprendre (ou tenter de comprendre) la psychologie humaine. « J'ai suivi plusieurs cours de formation d'adultes, ça m'aide... même si je ne comprends pas tout des fois », rigole François. Et si l'on devait résumer le métier de prof de parapente en trois mots? « Expliquer - comprendre - motiver ».

Non, le parapente, ce n'est pas dangereux, à condition que le sport soit pratiqué avec respect et en suivant les règles. Depuis ses débuts, l'école Leparapente.ch a mis l'accent sur la sécurité. « C'est essentiel: pour les pilotes, pour les autres qui volent et pour tout ce qui se trouve dans l'espace aérien. Surtout avec le matériel qui est devenu de plus en plus performant », détaille François. Tout au long de la formation, les pilotes apprennent à respecter leur espace vital: comment se préparer, s'équiper, faire les bons choix... « Nous conduisons les futurs pilotes sur le chemin de l'autonomie », résume François. « Nous avons développé toute une série d'outils pour aider les élèves:



Gaétan Fringeli, premier élève de François Boillat.

que ce soit pour la théorie ou les premiers grands vols. Une école se construit avec le temps». Le plaisir est également essentiel: la formation se fait en petits groupes de 5-6 élèves, ce qui permet de créer rapidement des liens.

10 ans... déjà 10 ans

En une décennie, les souvenirs sont nombreux. Alors François, les meilleurs moments? « Il y en a tellement... je dirais d'abord la joyeuseté des élèves et la fierté d'avoir fait quelque chose pour eux. » Et d'ajouter, des étoiles dans les yeux: « Rendre les gens ordinaires... extraordinaires! » Les voyages et les sorties de boîte restent également des souvenirs mémorables pour François et toute son équipe: « On a fait des trucs de ouf: de l'hélico, un

cours de blackjack, une sortie en avion, on s'est déguisés, on a loué un cinéma, on est partis à Paris... et j'en oublie. » Pour les 10 ans de l'école, Leparapente.ch a convié tous ses élèves, anciens élèves et clients à une grande fête l'année dernière.

Et dans 10 ans?

Aujourd'hui, l'école a quitté le petit garage pour rejoindre un local plus spacieux. Et elle n'est pas prête de mettre la clé sous le paillason: « J'ai toujours envie de donner », explique François. « L'école fonctionne bien et j'ai un bon équilibre entre mon travail à Genève dans l'école genevoise de parapente où je suis associé à Christian et comme informaticien où je mets en place des formations d'adultes par le biais d'Internet et dans mon beau Jura avec mon école à Delémont ». Une dizaine d'élèves viennent de débiter leur formation. Plusieurs biplaceurs seront formés ces prochains temps. Mais François et Catherine rêvent toujours d'ailleurs... de paysages marocains, argentins, portugais, bref du soleil, quoi!



« Jamais sans ma radio ! »

Pauline Christ Hostettler

Un concept pour comparer des pommes avec des pommes !

**Helvetia
XC Challenge**

Helvetia XC Challenge : un vrai... challenge pour pilotes suisses !



22

La plupart d'entre vous n'ignorent pas qu'il est possible de s'inscrire et de poster gratuitement des vols dans World XContest. Certains ne le savent peut-être pas mais il existe un classement Suisse, la CCC pour Cross Country Cup.

Malheureusement la FSVL, qui gère ce concours, exige des pilotes d'avoir ce qu'on appelle une licence sportive qui ne sert pas seulement à poster dans la CCC mais également à participer aux entraînements de la ligue et à certaines compétitions en Suisse. Beaucoup ne participent pas à la CCC pour diverses raisons, souvent de mauvaises comme : « *Bof je suis trop nul, cela ne vaut pas la peine de poster un vol de 15 km* » ou peut-être par peur d'être comparé à des pilotes couvrant plus de distance. Ceci est bien dommage car le fait de poster les traces « .igc » de ses vols de distance quelle qu'en soit la performance aide énormément à apprendre et permet de comparer avec les traces d'autres pilotes pour progresser. Assurément, beaucoup de pilotes rechignent à payer la licence sportive uniquement pour poster des vols dans la CCC sur XContest.

Pourquoi un contest suisse alors qu'il existe déjà des contests internationaux ? Eh bien pour comparer des pommes avec des pommes, on ne fera jamais les vols de près de 500 km comme à Quixada chaque automne, ni ici dans le Jura ni ailleurs en Suisse et même avec des conditions parfaites. Et aussi pour voir si on a bien choisi son site de décollage ou s'il y avait de meilleures options à choisir grâce au fameux « *daily score* », le score du jour.

Un aspect de la CCC qui frustre beaucoup de pilotes de XC qui ne font pas de vols avec la ligue, c'est de devoir payer la licence sportive (52,80 francs chaque année). Le club rembourse cette licence mais finalement, hormis les pilotes qui volent avec la ligue, c'est cher payé pour poster des vols. Il faut savoir qu'en 2015, 599 pilotes ont participé à la CCC mais l'écrasante majorité ne vole pas avec la ligue et les coûts du contest n'expliquent pas le montant de la cotisation.

De vieux briscards du cross suisse dont Urs Harry, Christian Furrer et Werner Jacober ont décidé de prendre les choses en main et de créer un contest suisse gratuit, financé par de généreux sponsors. L'Helvetia XC Challenge est né!

Passé sous silence dans les derniers *Glider*, il réunit néanmoins près de 300 pilotes au moment de la rédaction de cet article. Apparemment, il fallait ça pour que la FSVL admette enfin qu'un problème existe. Certains d'entre vous se souviennent peut-être d'avoir rempli un questionnaire de satisfaction ou d'en avoir lu le rapport dans le *Swiss Glider*. Selon celui-ci, tout le monde est pleinement satisfait de la CCC, un résultat qui dissonne avec les dires des principaux intéressés sur les décos. Donc suite au lancement de l'Helvetia XC Challenge, le comité directeur de la FSVL annonce se réunir exceptionnellement en avril pour parler d'un éventuel contest gratuit et d'une ligue XC, elle, payante...

Comment participer à l'Helvetia XC Challenge ? Il faut aller sur le site www.xcontest.com, cliquer sur National Xcontests dans le menu déroulant et sélectionner Helvetia XC Challenge. Sur la droite, cliquer sur *register* et inscrivez-vous. Si vous êtes déjà inscrit sur XContest, une bonne partie des champs sont déjà remplis. N'oubliez pas de sélectionner Club Vol Libre Jura dans club !

Dans la mesure où ce concours est gratuit et qu'il dispose d'un score par club, l'idée serait de l'utiliser éventuellement comme base pour le concours de distance du Club et ainsi pouvoir suivre l'évolution du classement tout au long de la saison, pour un concours à rebondissement plus palpitant et stimulant. A l'heure actuelle, cela n'en est qu'au stade de la discussion mais ça soulagerait Damien Rossé (responsable de la Coupe de distance au sein du comité VLJ) en simplifiant sa tâche et nous mettrait à l'heure d'Internet et des résultats en *live* ou presque.

Bon vols !

Jan Laïš

Un autre oiseau s'est envolé pour toujours...

Hommage à
Peter von Bergen

En ce début d'année, entre l'hiver qui n'est pas venu et le printemps qui se fait attendre, la triste nouvelle tombe... Un accident mortel en parapente a eu lieu non loin de l'atterrissage de Fiesch. Il s'agit de **Peter Von Bergen. Le Peter !**

C'est avec stupeur, tristesse et rancœur que j'apprends la nouvelle. Pourquoi lui, pourquoi ce personnage devenu emblématique et si apprécié ? Si jeune, si talentueux ou encore si humble... Pourquoi cet accident si « bête » ? Un accident est finalement presque toujours bête, évitable.

Peter, ce n'était pas mon meilleur ami ; nous n'avons pas fait les 400 coups ; je ne l'ai pas vu souvent, et pourtant... Le peu de temps que j'ai partagé avec lui, ou plutôt qu'il m'a offert, m'ont apporté beaucoup.

Ce sportif de haut niveau avait de quoi se prendre au sérieux, donner des leçons ou se la péter... Eh bien non ! Peter était tout le contraire ! Pas un mot plus haut qu'un autre, pas de prétention. Il portait volontiers conseil à qui lui demandait, buvait très volontiers le verre de l'amitié, et ce avec un large sourire presque intouchable, inlassable. Au risque de lui coller un cliché, Peter aimait la vie, en profiter à fond et prendre parfois des risques pour aller de l'avant, progresser. C'est de cette façon qu'il a pu participer et gagner plusieurs compétitions telles que la Run & Fly 2014 ou encore la Vercofly 2015. Il a ainsi pu, avec le soutien de son ami proche Chriegel, participer à la dernière X-Alps, en terminant même le parcours dans les temps ! Peter était un pilote talentueux.

A la saison hivernale, il gérait une auberge sur les pistes du domaine de Fiesch. Habitant en plaine, il



Peter von Bergen : salut l'artiste !

montait chaque matin (!!!) à pied ou en peaux de phoque les 1200 mètres jusqu'au restaurant de montagne, avec quelques kilos de patates dans son sac... Selon lui, c'était son entraînement journalier.

De mon côté, j'ai connu Peter lors de la dernière Run & Fly, en 2014. Il a remporté cette course avec d'excellentes conditions physiques, de très bonnes qualités de vol mais sans connaître du tout le terrain de vol. Lui qui avait l'habitude de voler dans les Alpes, la topographie jurassienne était alors quasi inconnue pour lui. Il a ainsi montré ses aptitudes à s'adapter à de nouvelles conditions. Une véritable leçon de vol !

En 2014, j'avais terminé derrière lui en 2^e position, et un autre excellent pilote, Alex Barman en 3^e position... Je ne suis pas superstitieux (cela porte malheur...) mais, en regardant ce podium 2014, cela me fait un peu

bizarre... Il y a de grands vides maintenant.

Il y a un peu plus d'un an, j'écrivais déjà un texte assez similaire à l'hommage d'aujourd'hui, celui d'Alex. C'est le cœur serré que j'écris à nouveau ces lignes.

J'espère que Peter a pris le bon thermique et qu'il est au moins aussi bien là-haut qu'il ne l'était parmi nous.

Mes pensées vont à sa famille, ses proches et ses amis, ainsi qu'à ceux qui l'ont également connu lors de compétitions.

Une œuvre a été réalisée dans son village natal, Guttannen, au pied du Grimsel, en son honneur !

Bon vol, Peter !

Alexandre Constantin,
président du VLJ

Toutes ces infractions qui pourraient nuire à notre sport !

**Aérodromes :
le dossier enquête**

Régulièrement – pour ainsi dire dans chaque édition –, le *Swiss Glider* relate des infractions dans l'espace aérien de l'aéroport de Granges. Avec le site de décollage du Weissenstein au Nord de la piste d'aviation soleuroise, des parapentistes traversent parfois la CTR (souvent sans le savoir...) pour aller atterrir dans l'espace strictement réservé aux utilisateurs de l'aéroport. Ces dérapages à répétition pourraient à terme déboucher sur des restrictions de la pratique du vol libre dans cette région. Ce qui n'est pas souhaitable pour tout le monde. La Chaux-de-Fonds, Colombier, Bressaucourt, Courtelary, Dittingen et Môtiers : *La Plume* donne la parole aux responsables de places et autres contrôleurs aériens. C'est la grande enquête de cette édition à lire avec beaucoup d'attention...

Le vol libre, ce n'est pas aussi libre qu'on voudrait bien le croire. Eh ouais, c'est une réalité souvent oubliée, parfois volontairement négligée. Le vol libre donc... Il est régi par des lois que tout parapentiste et deltiste devrait connaître. C'est parfois strict, donc par définition chiant pour nous tous. Petit rappel, c'est l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) qui a élaboré toutes ces lois. Pour sa part, la Fédération suisse de vol libre (FSVL), en qualité d'organe faîtière, est chargée de les appliquer. Cher ami lecteur, ce propos n'a pas pour but ultime de te faire la morale. S'il t'interpelle un tantinet, alors le pari sera réussi.

En l'absence de TMA ou de CTR (on y viendra plus tard...), on peut s'approcher d'un aérodrome ou d'un hélicoptère. Afin de ne pas gêner les avions qui décollent et atterrissent, il faut rester à une distance minimum de 5 km (bien évidemment à vol d'oiseau) des aérodromes et à 2,5 km des hélicoptères. Cette



Il faut toujours bien se renseigner avant de se mettre en l'air.

régle vaut pour tous les aérodromes militaires et civils qui se trouvent dans la carte de vol à voile la plus actuelle. Renseignement pris auprès de la REGA, les hôpitaux de la région ne sont pas considérés comme des hélicoptères, ce qui compliquerait singulièrement la pratique de notre activité dans les régions de Moutier et Saint-Imier et dans une moindre mesure à Delémont.

D'après une information confirmée par l'OFAC, un aérodrome peut être survolé à haute altitude, ce qui correspond à 600 mètres AGL (*Above Ground Level*, c'est-à-dire au-dessus du niveau du sol), soit un survol au-dessus de la limite supérieure de l'espace aérien G. L'OFAC rappelle aussi qu'il y a lieu de faire attention aux sauts en parachute qui sont organisés au-dessus de certains aérodromes, comme c'est d'ailleurs le cas à Bressaucourt. Dans ce cas, un survol, même à très haute altitude n'est pas interdit, mais fortement déconseillé, pour des raisons facilement imaginables. Ce serait quand moche d'accueillir un parachutiste en chute libre sur son extraspace !!!

Bressaucourt : le bon sens prime !

« S'il devait y avoir un jour un problème avec un parapentiste qui violerait gravement la loi, c'est-à-dire s'il mettait en danger la sécurité des pilotes d'avion et surtout sa propre sécurité dans cet espace de 5 kilomètres autour de la piste

de Bressaucourt, je serais personnellement en faveur du dialogue. Je suis en effet persuadé que la méthode douce produit souvent plus d'effets qu'une dénonciation à la police. » Ces propos sont ceux de Sébastien Theurillat, chef de place de l'aérodrome de Bressaucourt et titulaire d'une licence de pilote d'avion.

Depuis qu'il a pris ses quartiers à Bressaucourt en juin 2011, l'aérodrome aux portes de Porrentruy a rapidement trouvé son rythme de croisière. Il dispose d'une piste en dur (asphalte) de 800 mètres x 18 mètres avec une orientation Est / Ouest. Derrière les trois aéroports nationaux (Zurich, Genève et Bâle), et les cinq places militaires avec utilisation civile, Bressaucourt est le onzième aérodrome régional de Suisse, aux côtés des tarmacs de La Chaux-de-Fonds, La Blécherette, Sion, Berne-Belp, Granges, Lugano, Samedan, Altenrhein (SG), Birrfeld (AG) et Ecuwillens. Ses activités principales sont le vol de plaisance, le planeur et aussi parfois le largage de parachutistes. Ceux-ci sont organisés par l'équipe de Swissboogie, basée à Kappelen dans le Seeland, et dirigée par Henri Schürch.

Comme le confirme Sébastien Theurillat, la présence de parapentistes dans la région concernée par la distance des 5 kilomètres autour de la piste est assez rare. Rares aussi, comme le sont en corollaire les plaintes de pilotes : *« L'Ajoie n'est potentiellement pas une région propice à la pratique du parapente et du*



La piste en dur de Bressaucourt.

delta. Un pilote m'a quand même une fois signalé la présence d'un parapentiste dans la région de Roche d'Or. A mon avis, il n'était pas dans l'illégalité. En revanche, nous savons que des parapentistes volent régulièrement dans la région de La Caquerelle. C'est à nous de faire attention à leur présence, notamment lorsqu'ils sont à la crête du côté de Montgremay. Ils sont dans leur droit. Je conseille souvent à nos pilotes d'avion de ne pas raser la crête lorsqu'ils veulent ensuite atterrir à Bressaucourt. » La cohabitation est en revanche parfois plus difficile avec les ULM : « Il arrive parfois que des ULM, qui plus est sans prendre contact, volent dans notre espace des 5 kilomètres. Là, cela pose un réel problème de sécurité. Ils viennent probablement de France voisine. » A toutes fins utiles, le chef de place précise que transiter au-dessus de la piste à minimum 600 mètres AGL est autorisé, mais pas forcément conseillé...

Notre interlocuteur précise aussi que Bressaucourt, de par sa situation géographique, n'est pas dans la même configuration que l'aérodrome de Münster, dans le Haut-Valais : « Quand nous volons dans cette région, c'est très compliqué, puisque les parapentistes sont nombreux. Nous devons redoubler de vigilance pour éviter un accident. » A ce titre, Sébastien Theurillat soulève que certaines teintes de voiles peuvent induire les pilotes d'avion en erreur, avec des mentions spéciales pour le bleu et le blanc, difficiles à reconnaître dans le

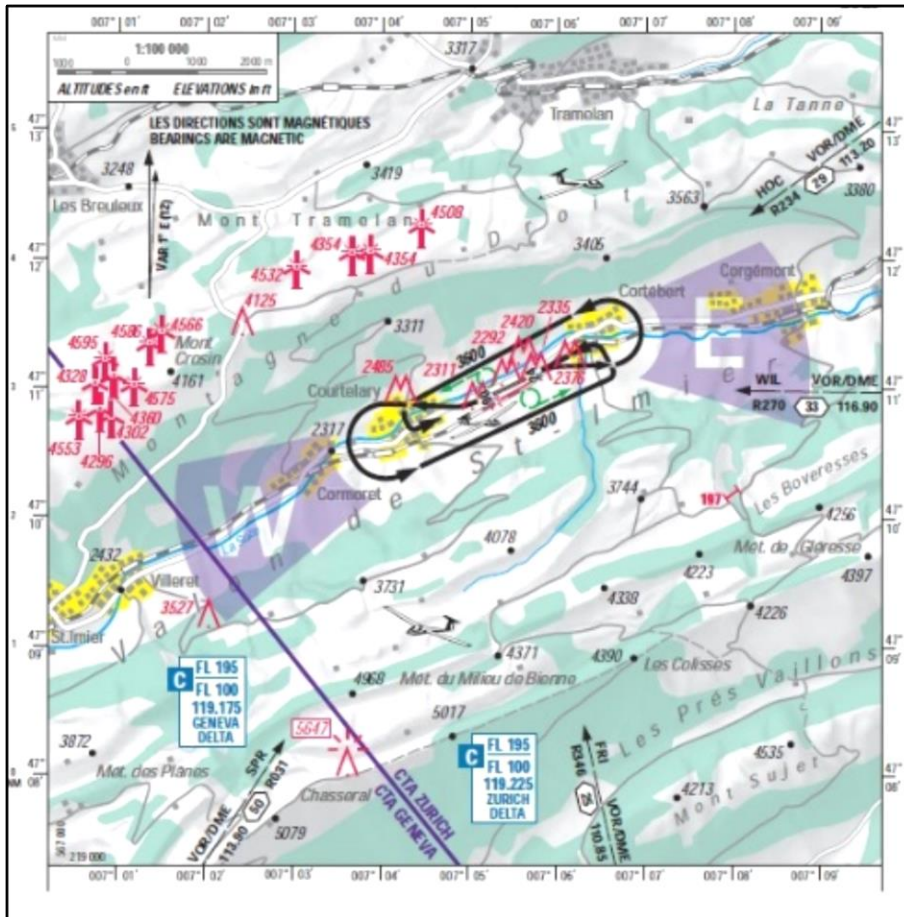
ciel : « Ce qui est le plus facile à voir pour nous, c'est l'orange. Si vous pouviez passer le message à vos constructeurs de voiles, ce serait cool de votre part... » OK, on essaiera !!!

En clair, et en conclusion concernant Bressaucourt, la cohabitation entre vélivoles et pilotes se passe bien. La situation pourrait éventuellement se corser si d'aventure le VLJ avait des velléités d'ouvrir un site de décollage sur la crête au sud de la piste de Bressaucourt, mais Sébastien Theurillat croit que ce n'est pas à l'ordre du jour : « Dans ce cas, nous ferions valoir nos droits. »

Courtelay : une place pour tout le monde !

La règle dite du rayon des 5 kilomètres est également valable à Courtelay, Mecque de la pratique du planeur dans l'Arc jurassien. La piste en herbe (équipée depuis quelques années de deux bandes d'élan en dur à chaque extrémité) se situe au bord de la route cantonale entre Courtelay et Cortébert. A cet endroit, le vallon de Saint-Imier offre suffisamment de place en largeur (c'est-à-dire au Nord et au Sud) pour permettre aux planeurs et aux avions remorqueurs d'effectuer une volte d'atterrissage (main gauche ou main droite selon la piste en service et le type d'avion, et ceci en toute sécurité. Petit rappel historique : à Courtelay, le début des activités aériennes remonte à...

1928. Sur le site Internet de l'aérodrome (www.gvvc.ch), on apprend qu'un certain Fernand Fluckiger, de Saint-Imier, achète et aménage le futur champ d'aviation cette année-là. Il fera ensuite corriger le cours de la Suze et fera construire un petit hangar rond. Seulement voilà, avec Chasseral (Nord et Sud), Mont-Soleil (Sud) et Corgémont (Nord au Cernil et au Sud pour ceux qui connaissent ce spot « secret »), le vallon de Saint-Imier se prête bien à la pratique du parapente. A noter aussi que Montoz se situe à quelques jets de pierre seulement de ce vallon. Qu'en est-il alors des distances à vol d'oiseau entre ces décors et l'aérodrome ? Depuis le Cernil : 2,5 km. Depuis l'antenne de Chasseral : pile poil 5 km. Comme quoi, en décollant du Cernil, un parapentiste est hors-la-loi. Et ça, Marcel Dehlinger, chef de place de l'aérodrome de Courtelay, le sait très bien. « Il faut une fois être clair et bien expliquer la position de notre aérodrome par rapport aux parapentistes qui se trouvent dans ce rayon des 5 kilomètres. Le décollage avec parapentes, deltas ou modèles réduits de ces zones connues est autorisé par moi-même qui suis l'autorité compétente en la matière pour ce qui est de Courtelay. Tant qu'il n'y a pas d'exagération, nous continuerons ainsi et jusqu'à présent, nous n'avons pas eu de problèmes. » Pour notre interlocuteur, également pilote de planeur et ancien détenteur d'une licence d'avion de plaisance et d'hélicoptère, c'est avant tout une question de bons sens et de sécurité :



« Je préfère qu'un parapentiste vienne atterrir sur notre place au lieu de terminer sur les fils électrifiés de la ligne ferroviaire. Pour moi, tant que les règles sont respectées, parapentiste peut sans autre atterrir dans ce rayon de 5 kilomètres. Pour être franc, ce n'est pas notre préoccupation principale. » Ben voilà qui est dit !!!

Marcel Dehlinger précise que les activités de l'aérodrome de Courtelary se concentrent principalement sur le week-end (environ 1000 vols par saison au total) ; donc pas de problèmes en semaine. Le chef de place note enfin que les pilotes de planeur ont l'habitude de partager le ciel avec les parapentistes dans cette région : « De toute façon, je suis d'avis que l'espace aérien des classes G et E appartient à tout le monde. Que ce soit sur la crête de Chasseral, sur la chaîne de Courtelary ou alors sur la crête de Mont-Soleil/Mont-Crosin ou même plus loin, nos pilotes ont l'habitude de croiser des parapentistes en vol de pente et cela ne pose aucun de voler sur nos crêtes, mais les règles de vol doivent être respectées. »

Comme quoi, à Courtelary, c'est la règle du bon sens qui prévaut et même avec... intelligence !!! Pour le bien des pilotes de planeurs et aussi pour celui des parapentistes. Marcel Dehlinger

ajoute encore : « Ce qui est plus inquiétant du point de vue sécurité, c'est le non-respect de la distance aux nuages et l'estimation de la vitesse relative entre vol libre et planeurs. Les collisions entre planeurs avec d'autres engins volants profitant de thermiques ou entre eux, ont lieu généralement en thermique ou proche des nuages. Là ce n'est plus l'avis du chef de place, mais du pilote que je suis. »

La Chaux-de-Fonds : on ne plaisante pas !

Plus à l'Ouest par rapport à notre terrain de jeu habituel se trouve l'aérodrome des Eplatures de La Chaux-de-Fonds, sur le plateau mythique des 1000 mètres. Mythique parce que sur l'artère principale de la ville (le Pod pour les initiés), la cime des arbres est précisément taillée à 1000 mètres. Au-delà de cette anecdote, l'histoire du site est vieille d'un siècle. Un petit tour sur Internet nous apprend notamment que le choix du terrain des Eplatures (à l'Ouest de la ville, en direction du Locle) s'est fait en 1912 pour un premier meeting. Aujourd'hui, la nostalgie n'a plus cours, même si l'histoire figure encore et toujours sur des documents d'époque. S'il

l'on évoque l'aéroport des Eplatures où décollent et atterrissent notamment des jets, il n'est plus question de la règle des 5 kilomètres qui s'applique aux aérodromes. Ici, en l'espèce, il s'agit d'une CTR, avec ses règles strictes (espace D sur la carte de vol à voile), puisque les avions volent aussi bien en IFR qu'en VFR selon les conditions météorologiques. D'Est en Ouest, la CTR s'étend de Sonvilier aux Ponts-de-Martel. Perpendiculairement à l'axe de la piste, c'est-à-dire du Nord au Sud, les limites de la CTR vont plus ou moins des Brenets à La Vue-des-Alpes.

Depuis avril 2005, la CTR des Eplatures fait partie de l'espace aérien D. Alors quels sont nos droits ? Le plus simple, selon Dustin Leuenberger, contrôleur aérien du site neuchâtelois, c'est de contourner la CTR : « Si on analyse bien la carte de vol à voile, notre CTR est relativement petite. C'est mieux de ne pas s'y aventurer. Il en va de la sécurité de nos pilotes d'avion mais aussi de celle des parapentistes et autres deltistes. » Autre possibilité mais qui comporte un risque : voler au-dessus de la CTR, c'est-à-dire au-dessus de 2000 mètres d'altitude (sur la carte de vol à voile, la CTR est mentionnée comme suit : espace aérien de GND (du sol) jusqu'à 2000 mètres).

C'est tout à fait légal, mais Dustin Leuenberger déconseille cette alternative pour une raison très simple : « Le parapente, c'est bien quand ça monte, mais quand ça coule en survolant une CTR, le pilote de parapente peut très rapidement se retrouver dans celle-ci. Et c'est là que cela devient plus problématique. De plus, en volant au-dessus de la CTR, le parapentiste se retrouve en plein dans l'axe de trafic IFR, dont l'approche commence à la verticale des Eplatures à 7000 pieds (environ 2100 mètres) en direction du Mont-Soleil avant de revenir en descente vers la Chaux-de-Fonds. » Donc si un parapentiste se retrouve imprudemment (volontairement ou non...) dans la CTR de l'aéroport des Eplatures, il aura commis une double infraction. En plus d'être bêtement dans la CTR, il vole dans l'espace aérien D, ce qui n'est pas très juste. Le vol dans l'espace aérien D n'est pas interdit aux vélivoles, il requiert néanmoins une autorisation de contrôle de l'espace aérien et une liaison radio bidirectionnelle doit être maintenue avec ce dernier durant toute la durée du vol. Voilà pour le petit préambule.



A La Chaux-de-Fonds, on ne plaisante pas avec la loi.

Alors comment l'aéroport des Eplatures gère-t-il l'éventuelle présence de parapentistes dans sa CTR ? Dustin Leuenberger est catégorique : « On n'aime pas la présence de parapentistes dans notre environnement. Chez nous, plusieurs pilotes s'en sont plaints, les minima météorologiques n'étant pas toujours respectés par les parapentistes. De toute façon, pour traverser la CTR des Eplatures, le parapentiste doit être équipé d'une radio bidirectionnelle, ce qui est rarement le cas. Pour être franc, c'est la galère. Quand un parapentiste est équipé d'une radio et qu'il nous demande l'autorisation de traverser la CTR, très souvent la liaison est mauvaise en raison du vent. » Et de toute façon, à chaque sollicitation de traverser la CTR, c'est un non catégorique. « Nous sommes plus souples avec les pilotes de planeurs. Ils sont équipés de radios et ils ont l'habitude de s'exprimer avec ce moyen de communication. Et surtout, vu la finesse de leur planeur, ils peuvent traverser très rapidement la CTR. Ce qui n'est pas le cas des parapentistes. L'expérience faite il y a quelques années de laisser des parapentistes voler dans la CTR s'est vite avérée désastreuse. »

Dustin Leuenberger nous rapporte le cas de quelques parapentistes qui appellent toutes les dix minutes pour demander l'autorisation de traverser la

CTR : « Nous essayons de les tenir à l'écart, mais nous devons malheureusement constater que quelques-uns se fichent éperdument de nos interdictions. Nous observons surtout cet état de fait dans le vallon de Saint-Imier. Lorsqu'ils décollent de Chasseral, parfois les parapentistes ont envie de tenter leur chance sur le plateau des Franches-Montagnes. Et dans la transition, ils sont très souvent dans la CTR dans le secteur compris entre Renan et Sonvilier. »

Au Sud, la limite de la CTR se situe dans la région de La Vue-des-Alpes. Les parapentistes qui décollent de cet endroit (ou de Tête-de-Ran plus à l'Ouest) sont dans leur bon droit. Certes, mais là aussi il y a un danger. Explications de Dustin Leuenberger : « Pour nos pilotes qui volent à vue (VFR), La Vue-des-Alpes constitue un point d'entrée essentiel en prévision de l'atterrissage aux Eplatures. C'est également un point de sortie couramment emprunté par nos pilotes. La Vue-des-Alpes est donc effectivement un repère visuel très important. Si la présence de parapentistes est avérée, nos pilotes doivent faire très attention. »

Dustin Leuenberger ne le cache pas : un parapentiste dans la CTR, ce n'est pas tolérable : « Prenons l'exemple d'un parapentiste volant avec une autorisation dans la CTR et qui se retrouve tout à coup dans une ascendance. Dans ce cas-

là, c'est très simple, les autres parapentistes dans la région, en le voyant, vont s'y engager sans penser à l'espace D. Du coup, au lieu d'un seul parapentiste dans la CTR, on va se retrouver rapidement avec plusieurs d'entre eux. Et ça aussi, c'est intolérable. »

Il est aussi d'avis que les parapentistes ne sont pas assez au courant des différents espaces aériens : « Je n'accuse pas, mais je constate simplement. » Enfin, à sa connaissance, il n'y a jamais eu de dénonciation à la police (contrairement à Sion, phénomène semble-t-il courant, Sion où il a officié précédemment), mais la menace existe bel et bien...

Colombier : sans aucun souci !

Nettement plus au Sud de notre petit tour d'horizon des différentes places d'aviation de l'Arc jurassien, l'Aéroport de Neuchâtel, plus connu sous le nom d'aérodrome de Colombier, même si pour la petite histoire le site se trouve en réalité aux trois quarts sur la commune voisine de Boudry. A quelques mètres des rives du lac de Neuchâtel, l'aéroport est équipé de deux pistes, une sur herbe et une autre sur bitume.

Décollage de Colombier. Au loin Yverdon.

28

Il dispose aussi de deux écoles de pilotage, d'un club de vol à voile et d'un club d'avions.

Particularité de cet aéroport : pas de CTR comme à Granges ou encore La Chaux-de-Fonds. Ici, c'est donc la règle des 5 kilomètres qui s'applique. Ou alors qui ne s'applique pas... Explications : la présence de parapentistes ou de deltistes dans les parages est très rare. Et surtout, pas de problèmes à signaler, foi d'Arsène Gigon, chef de place depuis plus de 15 ans et pilote instructeur professionnel : « *Je n'ai jamais entendu un pilote d'avion se plaindre de la présence de parapentistes dans notre espace aérien.* »

Coïncé au Sud entre le lac et au Nord avec le vignoble et les habitations, sans parler de l'autoroute A5, le site de Colombier ne se prête pas forcément très bien à la pratique du vol libre. « *J' imagine que les parapentistes doivent le savoir. Quand ils décollent à Roche-Devant, ils longent souvent la crête mais ils sont tout à fait dans leur bon droit.* »

Reste la question cruciale : quelle serait l'attitude d'Arsène Gigon si d'aventure un parapentiste se trouvait dans les 5 kilomètres ? A cette question, l'intéressé est très clair, même si cette situation ne s'est jamais produite : « *Tant que la sécurité de nos pilotes est assurée, il n'y a pas lieu d'entreprendre des investigations visant à dénoncer le parapentiste en question. Si un vélivole signalait sa présence dans les alentours de la piste,*

alors nous informerions nos pilotes par radio. C'est juste une question de bon sens. »

A ce titre, l'Aéroport de Neuchâtel n'est pas dans la même configuration que celui de Granges, ce dernier disposant d'une CTR. En revanche, Arsène Gigon relate une situation plus difficile avec d'autres engins volants : les drones. Selon le chef de place, il s'agit d'un réel problème. C'est parfois même l'anarchie la plus complète et Arsène Gigon souhaite que la Confédération légifère rapidement : « *Comme les pilotes de drones sont au sol, les utilisateurs de ces drones ne se rendent pas bien compte du danger que représente leur appareil pour nos pilotes.* »

Môtiers : silence radio mais explications !!!

Après les Eplatures et Colombier, qui disposent tous deux de pistes en dur, le canton de Neuchâtel compte une troisième place d'aviation. Celle de Môtiers, dans le Val-de-Travers. Il s'agit d'une piste en herbe.

Après plusieurs sollicitations, les responsables de l'aérodrome de Môtiers ont refusé de répondre à nos questions. Silence radio en quelque sorte !!! Tout juste sait-on selon nos sources qu'un léger incident s'est produit l'année passée entre un pilote de delta et les responsables de l'aérodrome de Môtiers. Nous utiliserons le conditionnel, à défaut

*De la belle mécanique à Môtiers.*

d'avoir réussi à identifier le deltiste incriminé. Ce dernier aurait installé une manche à air dans le prolongement de la piste pour pouvoir se poser. Il aurait très mal apprécié les doléances des responsables de l'aérodrome, mais il aurait finalement compris qu'il n'était pas dans son bon droit.

Contacté, Christian Waibel, président du Delta Parapente Club Neuchâtel, n'a pas entendu parler de cette affaire. Il s'en étonne même ! S'agissant des relations avec les responsables de l'aérodrome de Môtiers, notre interlocuteur précise qu'elles sont bonnes : « *En fait, nous n'avons que très peu de contacts. Pour l'instant, aucune infraction ne nous a été rapportée. Et cela peut s'expliquer puisque tous nos sites de décollage se si-*

en herbe, ses activités se concentrent à la belle saison. C'est en réalité une place d'aviation à la campagne, dressée au milieu d'un champ en bordure de forêt. A quelques détails près, elle ressemble à l'ancienne place de Courtedoux, aujourd'hui avantageusement remplacée par celle de Bressaucourt. A vol d'oiseau de Delémont, elle se trouve à 14 kilomètres et à 15 du sommet de Raimeux. Ses principales activités sont le vol à voile (des pilotes de planeur sont régulièrement formés) et l'aviation de plaisance. Il y a quelques années, Dittingen avait même eu l'honneur d'accueillir la célèbre Patrouille suisse lors de son traditionnel meeting. L'année passée, ce même événement avait été endeuillé avec le décès d'un pilote allemand suite

aérien pour les adeptes du vol libre au-dessus de notre place est maigre. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas de problèmes avec les parapentistes et les pilotes de delta. » Urs Winkelmann précise que la région ne se prête pas très bien à la pratique du vol libre. « *Dittingen est très mal placée pour cette catégorie de pilotes. La vallée est étroite et les places pour atterrir ne sont pas nombreuses. De plus, il y a beaucoup de lignes à haute tension. »* Urs Winkelmann ajoute qu'il voit de temps en temps des parapentistes dans la région du Passwang. Et à Dittingen ? « *Je vais être franc, nous voyons entre un et deux parapentistes par année à proximité de Dittingen. Quand ils sont là, nous savons qu'ils connaissent bien les règles. »* Et



Dittingen est aussi connu pour son meeting.

tuent au-delà du rayon des 5 kilomètres par rapport à la piste de Môtiers, même celui de La Robella. En tout cas, nous n'avons pas d'accord particulier permettant à un pilote de parapente ou de delta de se poser dans l'espace aérien de l'aérodrome de Môtiers. Donc c'est clair, c'est la règle des 5 kilomètres qui s'applique et en cas de franchissement de l'espace aérien de l'aérodrome, il doit se faire à 600 mètres au-dessus de la piste. »

Dittingen : l'harmonie

Entre Delémont et Bâle (et surtout plus près de la capitale jurassienne), se situe l'aérodrome de Dittingen, dans le canton de Bâle-Campagne (district de Lau-fon). Comme la piste est exclusivement

à une collision avec un autre aéronef lors d'une démonstration dans le ciel de Dittingen.

A l'instar de Courtelary, Môtiers et Bressaucourt, ici c'est aussi la règle des 5 kilomètres qui s'applique. *La Plume* a réussi à joindre Urs Winkelmann, chef de place et répondant pour les médias. Il est formel : tout se passe bien. Il faut simplement comprendre que les relations entre parapentistes / deltistes et utilisateurs de l'aérodrome de Dittingen ne sont pas une thématique : « *Nous avons une situation particulière dans l'espace aérien suisse. Nous nous trouvons dans la TMA de Bâle. Nous sommes bloqués à 1750 mètres. Donc, le corridor*

que pourrait-il se passer si d'aventure un parapentiste... s'aventurait dans le domaine de vol réservé à l'aérodrome de Dittingen ? Urs Winkelmann est formel : « *Si la sécurité de nos pilotes est assurée, nous ne dirons rien. S'il vient se poser là, c'est qu'il a une bonne raison. Nous irons simplement discuter avec lui pour mieux comprendre son choix d'atterrir dans notre espace aérien. »*

Daniel Bachmann

P.S. Les différents passages de cette enquête ont été soumis aux différents protagonistes avant diffusion dans cette *Plume*.

Les pilotes sont dans les starting-blocks !!!

**Jura'ltitude XC :
quantité et qualité**

C'est presque parti ! La deuxième édition de la Jura'ltitude XC aura lieu du jeudi 23 au dimanche 26 juin prochains. Par rapport à l'année passée, la participation est à la hausse. Autre bonne nouvelle, la qualité sera également au rendez-vous avec, notamment, la présence d'un athlète qui s'était illustré lors de la dernière X-Alps. Non, ce n'est pas Chriegel Maurer. Ce sera peut-être pour une prochaine fois !

Que le temps passe vite... A peine terminée la première édition prometteuse de la Jura'ltitude XC que nous voilà déjà aux portes de l'édition 2016. Le délai d'inscription du 15 mai est passé et les inscriptions officielles sont maintenant closes, même s'il nous reste quelques places pour d'éventuels retardataires. Tout(e) pilote encore intéressé(e) est prié(e) de s'annoncer au plus vite par le formulaire Internet http://juraltitude.ch/?page_id=28 afin que le comité puisse s'organiser. La décision de participer à une telle aventure ne semble pas toujours facile à prendre puisque le comité a reçu bien des inscriptions dans les deux semaines précédant le délai final !

Inscriptions

Objectif atteint pour le comité qui visait l'inscription d'une quinzaine de pilotes (30 au maximum) répartis sur les deux parcours Challenge et Alternative. Cette année, 16 pilotes se sont annoncés, 5 pour le premier parcours et 12 pour le deuxième. Pour rappel : le parcours Challenge de type contraignant avait été annulé en 2015 en raison du faible nombre d'inscrits et tous s'étaient retrouvés sur le nouveau parcours plus stratégique Alternative, sous forme de course d'orientation. Un 17e participant s'était inscrit et avait



L'Allemand Manuel Nübel : un « Xalpeur » à la Jura'ltitude !

été accueilli avec joie de la part du comité car il s'agissait de Fabian Umbrecht, vainqueur de l'édition 2015 et 2e du petit parcours de la dernière Run & Fly en 2014. Victime

d'un grave accident de vol lors du week-end de Pentecôte, Fabian ne pourra malheureusement pas prendre part à la course cette année. Aux dernières nouvelles, sa vie n'était



Après la Vercofly 2015, Vincent Dreier s'aligne sur le parcours Challenge.

pas en danger mais il a été sévèrement touché au dos, ce qui le force à une longue période de repos et de rééducation. Tout le comité lui souhaite beaucoup de patience pour ces prochaines semaines et un prompt rétablissement afin de pouvoir le retrouver en l'air ou sur les sentiers jurassiens au plus vite. Passons maintenant en revue les courageux participants de l'édition

2016, dont quelques-uns sont déjà des habitués de la compétition :

Parcours Challenge

Vincent Dreier, Courrendlin (1981).
Rolf Gisiger, Wiedlisbach (1964).
Laurent Monneron, Vercofly (1969).
Manuel Nübel, Kempten, All (1987).
Alain Piquerez, Montfaucon (1979).

Parcours Alternative

Daniel Bachmann, Moutier (1968).
Michaël Bernhardsgrütter, Illanz (1969).
Livio Beschi, Carouge (1970).
Rolf Erhardt, Buchs (1978).
Matthieu Geiser, Courtételle (1988).
Luca Gigandet, Courroux (1986).
Tom Haldimann, Fehraltorf (1974).
Roman Kowalczyk, Tramelan (1975).
Dominik Möller, Muttenz (1988).
Raphaël Seuret, Bösinggen (1974).
David Steen, Nods (1979).
Christian Voiblet, La Sagne (1968).

Ce qui nous amène directement à quelques constatations intéressantes... L'aventure semble largement plus convaincre les pilotes masculins que féminins puisque nous n'avons malheureusement aucune participante inscrite.

Avis aux amatrices, le comité offrira la finance d'inscription à la première pilote féminine qui s'inscrira à la compétition ! Cette offre sera encore valable dans les années à venir



Alain Piquerez tente aussi sa chance sur le tracé Challenge.



Trois, deux, un, départ

jusqu'à ce qu'une course mixte puisse (enfin!) être organisée. Cette année, la moitié des participants vient de la région jurassienne et font partie du Club de Vol Libre Jura, l'autre moitié vient de l'extérieur. Notre course commence donc à être connue également hors des contrées jurassiennes et on s'en réjouit fortement ! Même un pilote allemand de grande renommée a décidé de venir découvrir notre région: Manuel Nübel qui a participé en 2015 à la X-Alps aux côtés de Chriegel Maurer!

Nous accueillons avec plaisir un nouveau venu dans la discipline, pilote régional émérite et qui va nous montrer de quoi il est capable avec un engin volant « invertébré »:

Christian Voiblet ! Les plus jeunes aventuriers, Dominik et Matthieu, ont 28 ans et le plus âgé, Rolf, qui est un habitué de la course, en a 52. Il est donc clair qu'une bonne expérience de vol et d'orientation sont nécessaires pour les courses de Marche & Vol mais que l'endurance physique ne disparaît pas avec l'âge, bien au contraire! Hein, Daniel ?

Quatre pilotes seulement feront la compétition sans assistant pour les ravitailler : il s'agit de Manuel, Michaël, Dominik et Laurent. Nous saluons leur courage et leur souhaitons d'avance plein succès dans cette démarche d'autonomie complète !

La critique constructive des spectateurs en 2015 a été entendue, voici

donc quelques informations pratiques sur le programme de la course, informations que vous retrouverez cette année aussi sur notre site Internet et pas seulement dans le règlement comme en 2015...

Mercredi 22 juin

Briefing et contrôle technique (18h00).

Souper avec les pilotes (20h00).

Jeudi 23 juin

Accueil des pilotes, café, croissants (08h00).

Présentation des pilotes sur la ligne de départ (08h30).

Départ de la course (09h00).

Vendredi 24 et samedi 25 juin

Compétition active, marche & vol (de 06h00 à 21h00).

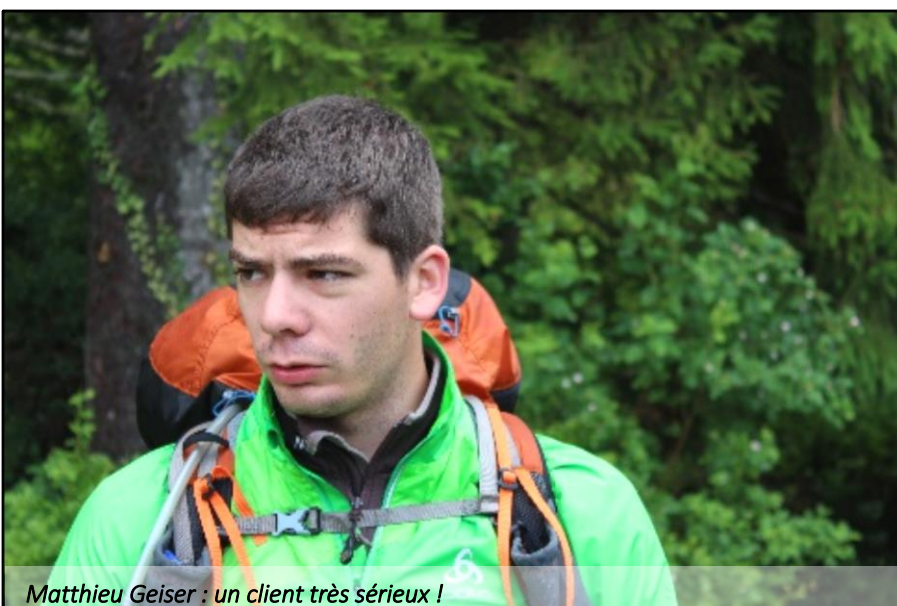
Dimanche 26 juin

Fin de la compétition (16h00).

Remise des prix (18h00).

Apéritif et souper (19h00).

Toutes les parties officielles se déroulent à la Maison du Tourisme à Saint-Ursanne. Durant la compétition, le comité vous conseille plutôt d'aller à la rencontre des pilotes sur le terrain en suivant leur position en ligne sur notre site Internet qui vous donnera leur position en temps réel. A la Maison du Tourisme, une permanence sera assurée au bureau de course où les membres du comité et les bénévoles pourront volontiers vous renseigner. N'hésitez pas à venir les voir également. Vous êtes



Matthieu Geiser : un client très sérieux !

tous cordialement invités le jeudi 23 juin dès 8 h pour la présentation des pilotes et le départ ainsi que le dimanche 26 juin dès 18h pour la remise des prix et la soirée festive. Notre généreux sponsor BFM saura vous rafraîchir lors de l'apéritif et la Gaby a prévu de quoi caler vos estomacs (un supplément de frites et de pâte à pizza a déjà été réservé...). Venez nombreux et prenez toute votre famille avec pour soutenir les pilotes lors de ces moments importants, ils en auront grandement besoin !

Nouveautés

Le comité a quelques nouveautés à présenter à l'occasion de cette édition 2016. Des balises ont été ajoutées au parcours Alternative afin de pouvoir agrandir le terrain de jeu en cas de conditions météo favorables au vol. Si la météo est moins bonne, chaque participant décidera lui-même des balises qu'il voudra atteindre. Les nouvelles balises sont celles de la Montagne-de-Boujean, Tête-de-Ran et Sorvilier, les points de chaque balise ayant été recalculés en fonction de ces ajouts.

L'application Android a été améliorée par notre spécialiste Julien. Il sera ainsi possible de stocker des cartes hors connexion afin de limiter la quantité de données téléchargées pour le suivi en ligne des pilotes et ainsi de ne pas faire exploser votre forfait de téléphone ! Les problèmes de classement ont également été résolus et celui-ci devrait pouvoir être mis à jour plus régulièrement, le bureau de course pouvant également corriger les erreurs manuellement. La publication des News, photos, etc. sera également facilitée et directement transmise sur le fil Facebook pour tous ceux qui nous suivent par ce biais.

Comme nous avons dû répondre lors de la première édition à de nombreuses questions des pilotes pour savoir s'ils avaient bien passé les balises ou non, nous avons choisi d'automatiser ce service. Lors du passage d'une balise et dès qu'un



Julien Berthold et Simon Brancucci : les travailleurs de l'ombre !

point GPS est détecté dans le cylindre autorisé, le pilote et son assistant recevront automatiquement un SMS de confirmation depuis le système. Pratique ! En parallèle, le bureau de course recevra la même confirmation par email afin de ne rien louper.

Pour recharger leurs batteries (malheureusement seulement celles des appareils techniques...), chaque pilote aura à disposition un accu d'appoint dont l'autonomie devrait suffire à faire fonctionner le traceur GPS durant les 4 jours de course sans avoir besoin de le recharger et qui permettra également de recharger son téléphone portable. Les pertes de signaux et de traces devraient ainsi être beaucoup moins fréquentes et la sécurité de chacun améliorée. Et pour éviter que les bénévoles ne s'égarent, eux aussi pourront avoir un traceur GPS.

Une spécialiste du montage vidéo nous aidera à produire quelques minutes d'images quotidiennes que vous pourrez retrouver tous les soirs sur notre site, notre application et sur Facebook.

Comme ils ont été bien appréciés l'année dernière, des T-Shirts aux

couleurs de la course seront à nouveau mis en vente pour tous ceux qui souhaitent un souvenir personnel et qui veulent soutenir l'association par la même occasion. Vous aurez également l'occasion de compléter votre équipement d'aventurier en acquérant un magnifique couteau de poche jurassien Swiza estampillé Jura'ltitude XC!

Toute bonne organisation ne se faisant pas seule, je profite de cette occasion pour remercier dans le désordre tous ceux qui permettent à cette compétition d'avoir lieu : nos nombreux sponsors et partenaires régionaux, les compétiteurs, les bénévoles et pour finir et, pas des moindres, mon comité de pointe toujours au top ! A tous les pilotes, qu'ils profitent pleinement de ces quelques jours jusqu'à la course pour parfaire leur préparation physique et les derniers réglages matériels. Que la course soit belle et que chacun prenne son pied !

P.S. : en plus la météo est annoncée magnifique cette année, alors « viens j'te dis » !

**Pour le comité d'organisation,
Vincent Aubry**

Un raccourci pour la carte de vol à voile.... A AVOIR SUR SOI !

Simplifions-nous la vie... quoi !

Comment se souvenir de tout ? Et toujours, s'en souvenir ! Comme la table de multiplication, seul l'entraînement rendra automatique ce réflexe. On le sait... lorsqu'on arrête de jouer aux cartes, on perd ces automatismes, on compte moins vite...

34

Cela fait longtemps que vous avez passé le brevet ! Et, même une année suffira à oublier les bonnes pratiques à adopter envers les nuages et usagers du ciel !

Imprimez cette page, **PLIEZ-LA, EN DEUX** et **glissez-la** dans votre sellette avec votre licence et votre assurance FSVL !

Une idée constructive qui permettra, autour de la bière, de parler de tout et de la GLDC ☺

Ce document vous donnera les explications nécessaires sur notre région, le Jura, la ligne au Nord des Alpes selon la carte de vol à voile 2016. Au Sud de cette ligne, ça se passe autrement avec les thermiques ! Et aussi avec les règles et distances aux nuages...

La partie GLDC (moitié supérieure de la page) vous donne l'espace de jeux en deux et trois dimensions !

On y voit Bressaucourt et la zone de 5km que nous n'avons pas le droit de pénétrer (sauf accord avec la tour – mais comme personne n'est au téléphone, dur, dur d'avoir une autorisation).

Dans les cases blanches, les informations importantes qu'on oublie souvent et qui peuvent nous indiquer plein de choses utiles...

Dans les cases vertes, on y verra les distances aux nuages (indications blanches) avec la visibilité horizontale nécessaire, indiquée par les flèches bleues.

Pour la zone de vol à voile nous concernant, la LS-R29 (dans la case verte foncée), les « nouvelles » distances aux nuages avec les altitudes s'y rattachant lorsqu'elle est active ! Sur la moitié inférieure de la page, on trouvera des numéros de téléphone, des sites de décollage, des interdictions locales à respecter et aussi un schéma en coupe indiquant exactement ce qui est ou non des zones que nous pouvons, ou non, utiliser...

Ce rappel se veut plus simple et plus pratique qu'un article écrit où il faut poser les choses et les imaginer. Plus d'excuses, ici il suffit de poser ça sur la table et d'en parler avec les potes.

Avec **le Matou**, qu'on remercie pour avoir offert la page supplémentaire, et **le Danou**, on s'est dit que c'était bien de l'avoir sous la main tout en ayant les sites de vols. Pour l'après vol, les discussions iront bon train, et s'il fallait faire des mises à jour, n'hésitez pas à envoyer un mail ☺.

Il est disponible dans la BIBLIOTHEQUE du site WWW.LEPARA-PENTE.CH. Faites-en bon usage et protégez votre espace de jeu.

Faites circuler l'info à toutes les personnes qui viennent voler, même une fois, sur vos sites.

François Boillat,
qui aime à préserver
votre espace de jeu...

Avec le « Boudu », tout va décidément très vite !

**Interview
vérité**



Le Boudu en Valais, sur ses terres d'adoption.

La première « interview vérité » 2016 est consacrée à Yann Boudu, dit l'Boudu. Quoi? Vous ne voyez pas de qui je parle? Pas possible... Tous les pilotes du Jura, du Jura bernois et de toute la planète connaissent la manifestation « Graitricks », organisée tous les deux ans à Moutier et son fameux

slogan : « Viens j'te dis ». Eh oui, Yann est une star parmi les stars.

Un WhatsApp pour lui demander son accord et c'est parti. On se retrouve un vendredi soir (zut, justement à l'heure de l'apéro... quelle coïncidence) au B-Side Bar de Moutier pour faire le point.

Il faut savoir que Yann nous vient à l'origine de la ville de Moutier, mais par amour voilà huit ans qu'il s'est

établi dans le Val d'Anniviers. De cette union dignement fêtée en terre prévôtoise en 2010, est née une petite Cléa! Mademoiselle (qui est également présente lors de notre entrevue) me montre fièrement qu'elle a déjà trois ans et demi. Bref, pour commencer, nous devons remonter à 2005, car c'est à cette époque que Yann, Laeti Roth, Julien Vallat et moi-même faisons notre formation de pilote à l'Ecole de parapente Jura Evasion, en ce temps-là basée à Boécourt.

En tant qu'ancien adepte de motocross, qu'est-ce qui t'as poussé à commencer le parapente?

La bande de copains d'enfance. Pendant un certain temps, les chemins se sont un peu séparés : Etienne et Christophe se consacrent au snowboard et commencent le parapente, alors que Julien et Yann sont mordus de motocross. Après avoir pris la décision de laisser les bécanes de côté, Yann et Julien choisissent également de goûter aux sensations du vol. Un matin de gonflage et c'est parti pour un premier grand vol au noir à Graitery. Il faut savoir que tout petit, lorsque je voyais les pionniers de la région s'élancer avec leur deltaplane, ça me procurait plutôt un sentiment de peur, mais les copains ont su me faire changer d'avis.

Avec notre instructeur Fred Lovis, nous avons fait nos armes sur de nombreux sites de vol, mais je suis obligée de citer la fameuse montagne du Graitery. Qu'est-ce qu'elle représente pour toi?

Une sorte de symbole et sans vouloir être prétentieux, je la considère un peu comme la « face Nord de l'Eiger » de la région. Le Graitery est une belle montagne, elle est imposante et surtout plus sauvage que ses consœurs qui l'entourent. Sans évidemment oublier que c'est depuis ce sommet que j'ai effectué



En famille !

mon tout premier vol et qu'il s'agit d'un excellent site.

Toujours en 2005, je me souviens que sur une idée lumineuse de notre cher ami Tony Schneeberger est né le projet de la manifestation « Graitricks » et ni une, ni deux, c'est la 1ère édition qui voyait le jour en août 2006. Quel souvenir en gardes-tu?

L'idée est née dans le champ du Canal après un vol. Tout le monde faisait du n'importe quoi en l'air: essais d'hélicoptères avec une Alpha 4, etc. et s'en est suivi la date du premier comité. La première édition a vu le jour en août 2006 et j'en garde un souvenir « arrosé » et le sentiment d'avoir réussi quelque chose. Une météo capricieuse, de la boue partout et une fête mémorable.

Membres fondateurs : Léo Boegli, Yann Bouduban, Vincent Dreier, Christophe Guillet, Etienne Roth, Laetitia Roth, Cédric Schaffner, Nicole Siekmann, Tony Schneeberger, Nicolas Tatti et Julien Vallat.

Cet été, l'association va fêter ses 10 ans. En tant que membre fondateur et président depuis fin 2012, quel bilan peux-tu en tirer?

En 10 ans, on peut parler d'une organisation rodée. On s'améliore à chaque édition, mais, avouons-le, c'est quand même toujours un peu le bordel (mdr). Le Graitricks est la

seule manifestation acro dans la région sans prise de tête, sans compétition, juste 100% de plaisir. Malgré une météo qui n'a pas toujours été des plus clémentes, lors de chaque événement nous avons eu l'honneur d'accueillir des pilotes de renom qui ne disposaient que de la piscine comme seul point d'eau pour effectuer leur tumblings et autres cabrioles. Mettre une telle manifestation sur pied, c'est aussi un grand sentiment de satisfaction. C'est gratifiant de voir le sourire des personnes présentes.

Quelques infos secrètes sur l'avenir du Graitricks?

Je ne sais trop ce que me réserve l'avenir, mais j'espère que ça va continuer avec ou sans moi. A la suite de nouveaux choix professionnels, je ne sais pas si je vais encore pouvoir assumer cette fonction au sein du comité pour les 10 prochaines années, mais rien n'a été décidé pour le moment. Un souhait reste néanmoins celui d'un jour vivre cette manifestation en tant que spectateur et juste pouvoir contempler le spectacle.

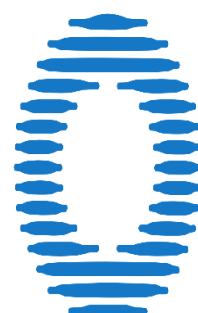
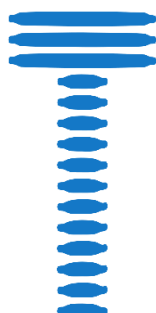
Yann a obtenu son brevet de pilote biplace en 2012, trois jours avant la naissance de sa petite princesse Cléa (quel stress)! Sa passion pour le vol, la montagne et la vitesse l'ont ensuite rapidement conduit au *speedflying*. Voler à ras le relief,

c'est la classe, voilà où Yann se sent le plus à l'aise. Ce n'est un secret pour personne, le Boudu n'aime pas l'eau, ni être haut dans les airs et encore moins les orties. Voler 1000 mètres au-dessus de Graitery, se battre avec les thermiques, non ce n'est pas son truc. Le *speedflying* est venu compléter sa passion du *free-ride*. Passer des barres rocheuses et des lignes qui ne sont pas possibles à ski. Yann a également participé aux Championnats de Suisse de la discipline en 2010 et 2014, où il a terminé à une très belle 10e place.

Au mois d'avril, Yann et Christophe se sont rendus à la soufflerie de Sion pour y effectuer leurs premiers vols. *Whouawww* trop cool!!! Tous deux sont désormais motivés à acheter du vent et avoir la sensation de voler comme un oiseau, mais cette fois-ci sans artifice. Tous deux aimeraient se lancer dans la formation du brevet de parachutisme. Yann y retrouve tout ce qu'il aime: du vol de proximité rapide, jouer avec le relief et les éléments de la nature. Le seul obstacle à surmonter sera de s'élaner seul depuis l'avion, mais ça sera également un clin d'oeil à son premier saut fait lors de son enterrement de vie de garçon en 2010!

Bon vent pour la suite!

Nicole Siekmann



INFORMATIQUE • COPIEURS MULTIFONCTIONS

Martial Geiser - m.geiser@tibo.ch