

# Fred Lovis passe du VLJ à la présidence du Parlement !



LA PLUME – EDITION JUIN 2017

JOURNAL INTERNE Du Club Vol Libre Jura

Certains prétendent que sport et politique ne font pas bon ménage. *La Plume* aurait tendance à dire faux ! Et pourquoi donc, diriez-vous ? Pour autant que le parapente soit assimilé à un sport (c'est encore à prouver...), notre Club peut être fier de voir un de ses membres accéder à la présidence du Parlement jurassien pour cette année 2017.

En l'occurrence notre ami Fred Lovis qui, depuis le début de l'année, est en sa qualité de président tout simplement le premier citoyen du canton.

Quelques heures seulement après son élection, le patron de Jura Evasion a été reçu dans sa commune de Boécourt. L'homme du jour a convié quelques parapentistes à cette occasion. Et ils sont montés à la tribune.

*Leurs discours sont à découvrir en pages 6 à 8.*

*Fred Lovis en très bonne compagnie. Il est tout sourire, posant ici fièrement avec la présidente du Gouvernement jurassien Nathalie Barthoulot. (photo : Danièle Ludwig – Agence BIST)*



## Alex Constantin : bilan de l'ex-président spatz

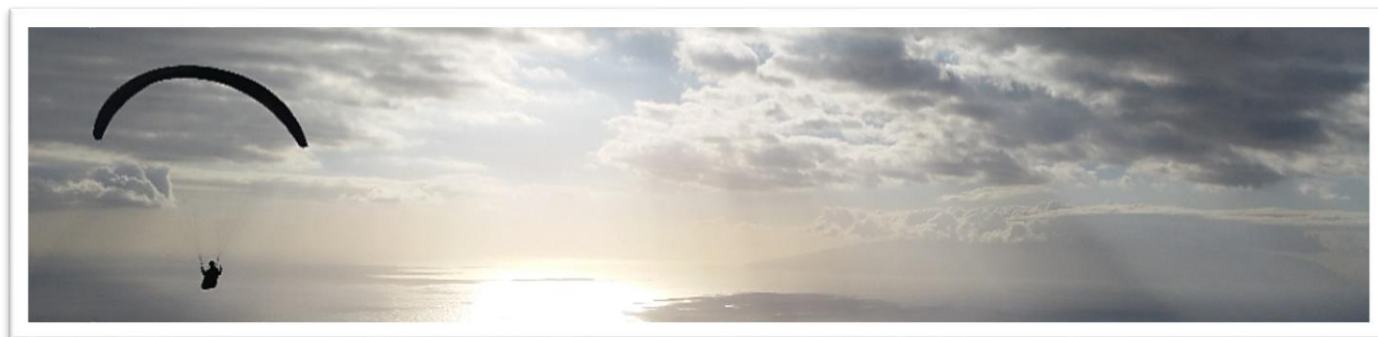
Après six années en qualité de président du VLJ, Alexandre Constantin a rendu son tablier. Six années bien remplies pour le Spatz au sourire légendaire. La photo ci-contre en atteste...

Sa période de présidence a été riche et diverse à souhaits. S'il a décidé de passer la main, c'est qu'il estime avoir fait son temps. Ses priorités ont changé, même s'il reste toujours très actif sous son parapente. Nicole Siekmann l'a rencontré pour dresser son bilan. C'est à découvrir en fin de *Plume*. Comme d'habitude, il s'est confié sans détours et en toute franchise.

**A lire en pages 35 et 36**

*Alexandre Constantin : toujours le sourire.*

*Photo ci-dessous : vol à Tenerife, soleil couchant.*





## C'est l'heure du renouveau !

*Editorial signé Alphonse Frésard,  
alias Fonzi,  
nouveau président  
du Club Vol Libre Jura*

Je m'y attendais un peu et je n'ai naturellement pas pu y couper ! Notre Grand Spatz ayant décidé de se retirer du comité VLJ après de nombreuses années de service dont les six dernières en tant que président, il paraissait logique que son successeur soit approché par les plumistes pour la rédaction de l'édito du premier numéro 2017. Bien que ne possédant pas les talents lyriques d'Alex, j'ai néanmoins accepté cette tâche.

Le renouveau donc, s'applique autant cette année à la nature en ce printemps qui jusque-là a du mal à s'installer et nous a fait passer de journées canons lors desquelles certain(e)s ont déjà pétié les 100 kils à des week-ends pluvieux, gris et froids, qu'au rajeunissement du comité opéré lors de l'assemblée générale du 4 février dernier. Si Fred Lovis et Alex Constantin ont été remplacés par d'ancien(ne)s comitard(e)s - Nicole Siekmann et votre serviteur - aux postes respectifs de vice-présidente et président - deux jeunes zoziaux ont rejoint le comité cette année: Basile Charmillot qui reprend le secrétariat et Vincent Chenal qui s'occupera des communications concernant les sorties et manifestations du club.

Du renouveau, il y en aura aussi à l'adresse [www.vol-librejura.ch](http://www.vol-librejura.ch). Même si ce n'est pas pour tout de suite mais plutôt pour la fin de l'année, Matthieu Geiser s'est attelé à la refonte complète du site Internet du club, notamment pour le rendre compatible avec les supports de visualisation actuels. Ce remodelage du site serait l'occasion idéale de renouveler et moderniser le logo du club VLJ. Toutes les idées et propositions d'artistes amateurs ou professionnels sont les bienvenues...

Du renouveau, ou plutôt un éternel renouvellement en ce qui concerne l'entretien des sites, les débroussaillages de printemps et autres remplacements de manches à air qui ont été effectués par Simon et son équipe de bénévoles que je profite de remercier par ces quelques lignes.

Mais pour beaucoup d'entre nous, le renouveau c'est avant tout une nouvelle saison de cross qui s'annonce.



Dans les starting-blocks, bord d'attaque affuté, les derniers petits détails ont été réglés et le matériel est au top, ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas du pilote qui doit se réhabituer aux thermiques printaniers et dans certains cas à une nouvelle aile.

Si on ajoute à ça l'émulation des vols déjà réalisés en tout début de saison lors des quelques deux ou trois journées parfaites de mars-avril et une période avril-mai humide, instable et venteuse, le cocktail conduit inévitablement à quelques nichages, voire à des accidents plus graves.

Je ne veux pas ici faire le rabat-joie et je suis mal placé pour faire la morale à qui que ce soit, il m'arrive aussi parfois de voler dans des conditions limites et j'ai eu mon compte de sketches en plus de 15 ans de vol libre... Je serais au contraire plutôt enclin à encourager les pilotes du club à tenter l'aventure en s'essayant au XC, à la compétition ou à participer aux courses de hike & fly telle que la Jura'ltitude XC, dont les GO ont eu l'excellente initiative d'organiser le 30 avril dernier une journée de marche et vol ouverte à tou(te)s en prélude à la course. Mais faites gaffe quand même à ne pas brûler les étapes en début de saison lorsque l'envie de voler est plus forte que la raison. Le principal reste de prendre un maximum de plaisir en vol... *Fly safe!*



## Remerciements

A **Alphonse Frésard**, nouveau président du VLJ, qui signe l'éditorial de cette édition. Merci à lui ! **Page 2.**

Au trio **Nicolas Gomez, Fred Racle et Jan Laïs** qui, à l'enseigne de la traditionnelle rubrique « Les échos des décos », nous fait découvrir le site de Mont-Soleil. **Pages 4 et 5.**

A **Alain Piquerez**, qui nous offre un volet « politico sportif » avec l'élection de Fred Lovis à la présidence du Parlement jurassien. Une fête a été organisée dans sa commune de Boécourt avec tout le gratin politique cantonal. **Pages 6 à 8.**

A **François Boillat**, qui met le doigt sur 20 trucs qu'il faut (ou faudrait...) faire à chaque fois avant de se mettre en l'air, surtout après une période d'inactivité. **Page 9.**

A **Damien Rossé**, qui s'est longuement entretenu avec Morane Montavon, histoire d'évoquer le renouveau de l'école Pilot. **Pages 10 et 11.**

A **Catherine Rais**, qui nous distille une pincée d'exotisme avec un voyage sur l'île de Tenerife avec l'école Leparapente.ch. L'île est merveilleuse pour la pratique de notre sport, mais techniquement, ce n'est pas évident du tout. **Pages 12 et 13.**

A **Fred Racle**, qui nous offre des conseils pratiques pour la pratique du Hike & Fly à Montoz. Les sentiers n'ont plus de secrets pour lui. Lors des prochaines éditions de *La Plume*, il s'intéressera à Raimeux et à Graiter, les deux autres montagnes « sacrées » de notre région. **Pages 14 à 16.**

### Le « marche et vol » à l'honneur.



A *La Plume* qui relate la journée dite « Prélude » de la Jura'ltitude XC. Une journée avant tout conviviale qui s'est tenue dimanche 30 avril dernier. Et il a fallu improviser en fonction de la météo... **Pages 17 et 18.**

A **François Boillat** pour ses conseils météo. Une page pour expliquer succinctement comment prendre sa météo avant de décoller. **Page 19.**

A *La Plume* et à ses fidèles collaborateurs pour la collaboration à l'enseigne de la rubrique « Par ici les petits potins ». **Pages 20 à 22.**

A **Damien Charmillot** qui est allé voir et papoter avec une autre Charmillot, en l'occurrence Laetitia. C'est la rubrique « Par le petit trou de la lorgnette ». **Page 23.**

A **Jan Laïs**, qui a eu l'honneur d'interviewer Antoine Girard, l'homme qui détient le record du monde de vol en altitude. 8157 mètres, c'est incroyable. Le Français était de passage à Montreux et il s'est livré en toute franchise à notre reporter de choc. **Pages 24 et 25.**

A **Alexandre Constantin**, qui nous fait découvrir le *kite* sous toutes ses formes et différentes pratiques. Le *kite* peut incontestablement représenter une belle alternative au parapente quand cela ne vole pas. **Pages 26 à 30.**

A **Basile Charmillot**, qui nous emmène à Grandvaux dans les coulisses du concepteur et constructeur de voiles suisses Flyfat. **Pages 31 et 32.**

A **Alexandre Constantin**, qui était au cœur de l'action de la sortie annuelle du VLJ, dans le Piémont lors du week-end prolongé de l'Ascension. Voler, boire, manger et festoyer, il nous raconte tout. **Pages 33 et 34.**



Sortie du VLJ dans le Piémont. (pys)

A **Nicole Siekmann**, qui nous offre sur un plateau « l'interview vérité » de cette édition. En l'occurrence le bilan d'Alexandre Constantin à la présidence du VLJ pendant quatre années. L'intéressé se retire sur la pointe des pieds, mais reste cependant actif dans les airs et comme correspondant de *La Plume*. **Pages 35 et 36.**

A **Matou**, pour l'impression de cette nouvelle édition. Un travail colossal pour notre ancien caissier qui dévore à chaque fois *La Plume* de la première à la dernière page. Et enfin à **François Boillat** pour ses innombrables coups de main dans la mise en page de cette édition.

## A l'agenda !

**Du jeudi 22 au dimanche 25 juin 2017** : 3<sup>e</sup> édition de la Jura'ltitude XC, avec départ et arrivée à Saint-Ursanne. Tous les renseignements sur [www.juraltitude.ch](http://www.juraltitude.ch)

**Samedi 21 octobre 2017** : journée de clôture du Club de vol libre Jura. Les informations suivront en temps voulu.

**Samedi 3 février 2018** : assemblée générale du VLJ. Les informations suivront en temps voulu.





*Le déco de Mont-Soleil (orientation Sud) demande beaucoup d'expérience. Le terrain d'élan est en effet très court et le droit à l'erreur n'est pas permis. En revanche, le site permet de très jolis vols. (db)*

**Les échos  
des décors**

4

## Mont-Soleil : un site qui a un sacré rendement et qui permet de belles balades aériennes

Le décollage de Mont-Soleil, situé au-dessus de Saint-Imier (à 1180 mètres d'altitude), est ouvert depuis un peu plus de cinq ans. La possibilité de l'atteindre par les transports publics (en l'occurrence le funiculaire), les conditions généreuses et le panorama méritent d'y rendre une petite visite.

Mais tout d'abord, en guise de préambule, un brin d'histoire, ou plutôt une... vieille histoire ! A la fin des années nonante, l'idée de décoller au-dessus de Saint-Imier était déjà un sujet de discussion au sein des pilotes du Club Vol Libre Chasseral. Fabrice Pini et Cyril Villard avaient pris les premiers contacts mais en raison d'une ligne électrique partant de la station supérieure du funiculaire, rien n'avait pu être entrepris.

En 2003, à l'occasion des travaux du nouveau funiculaire, la ligne électrique a été enterrée et l'idée de créer un déco à Mont-So refit surface. Mais ce n'est qu'en 2009 que les choses se concrétisèrent vraiment lorsque Nicolas Gomez et le directeur du funiculaire Yves Houriet, appuyés par le Club Vol Libre Chasseral, entreprirent les démarches pour entamer les premiers travaux



*Une vue imprenable sur Saint-Imier. (db)*

de déboisement. Le terrain étant divisé en trois propriétés, il n'a pas été facile de trouver un terrain d'entente... L'appui d'Yves Houriet a été déterminant pour faciliter et faire avancer les négociations.

25 juin 2010, premier vol depuis Mont-Soleil par Nicolas Gomez le Téméraire. Il faut dire qu'à ce moment-là, l'ouverture permettait juste de passer l'envergure du parapente et il fallait un assistant qui contrôle que la voile monte bien droite.

De 2010 à 2011, le déboisement se poursuit avec notamment une

coupe majeure en 2011 qui rendit enfin le décollage accessible aux moins téméraires ! Il restait cependant assez délicat avec notamment un dernier gros arbre gênant et un sol qui constituait un piège à suspentes. L'année 2011 fut la première année où de nombreux vols ont été réalisés. Nous avons également pu vérifier le potentiel cross du site avec un premier cross de Jan Laïs le 29 mai 2011 de 82 km, puis 118 km le 5 juillet 2011.

En 2012, les Têtes en l'Air, une amicale du Val-de-Ruz, sont venues aider à niveler le terrain et défricher le



*Mont-Soleil : là-haut sur la montagne l'était un beau déco ! (db)*

5

site. Cette année-là, nous avons procédé à une deuxième vague de coupes et nous avons aménagé le sol en amenant 56 m<sup>3</sup> de terre végétale gracieusement offerts par l'entreprise Pro Route.

La terre fut répartie d'une main de maître par Nelson Carvalho et sa pelle rétro. Il n'y avait plus qu'à attendre que les 5 kilos de graines de prairie poussent et couvrent ainsi la terre d'une herbe bien verte que le personnel du funiculaire entretient régulièrement. Ces derniers gros travaux marquent la véritable ouverture de ce décollage exceptionnel.

### Décollage

L'avantage majeur de ce site est, bien évidemment, qu'on laisse sa voiture en bas et qu'il faut juste quelques minutes pour atteindre le déco situé juste en-dessous de la station supérieure.

Malgré tous ces aménagements, le site de Mont-Soleil reste un décollage pour pilote confirmé car la course d'élan est courte. Un léger vent de face est nécessaire et le strict respect de la ligne de non-retour est indispensable. Il est fortement déconseillé de décoller par

vent nul et l'observation de l'évolution de l'orientation des éoliennes est toujours bien utile, que ce soit pour le décollage ou pour le vol qui s'ensuit.

L'orientation est sud et une webcam permet de voir la manche à air en direct ([www.funisolaire.ch/f/webcam](http://www.funisolaire.ch/f/webcam)).

### Atterrissage

Il n'y a pas d'atterrissage officiel, mais on peut poser dans le pâturage juste au-dessus du parking des Longines et le week-end on peut utiliser le parking comme piste d'atterrissage. A ce titre, trois drapeaux aux Longines font office de manche à air.

La repose dans les champs juste derrière le décollage est interdite et dangereuse mais pas besoin de poser en-haut vu que tu es monté en funi !

### Vol

Décoller pile au-dessus de Saint-Imier est toujours une belle expérience. De plus, la forte pente, la nature du sol, l'exposition et la ville en contrebas assurent régulièrement un bon dynamique qui permet d'attendre le déclenchement de thermiques !

Attention toutefois, 2,5 km à l'Ouest du déco commence la CTR de l'aérodrome des Eplatures (GND – 2000). Par contre, direction Est, le vallon de Saint-Imier s'ouvre aux balades plus ou moins longues lors des belles journées.

Pour les « distancespatz », le site a du potentiel ! Roman, Jan et Fred piquent régulièrement le record à Roman, Jan ou Fred. Il est aujourd'hui de 148 km et est détenu par Roman. Il a été établi 25 minutes après celui de 146 km de Fred !

### Avenir

Plusieurs projets vont être réalisés aux abords de la gare supérieure dont notamment l'ouverture prochaine du restaurant « Le Manoir ». Un belvédère, une place de pique-nique et divers aménagements sont également en projet. Le funi propose également diverses activités familiales ou sportives présentées sur le site internet [www.funisolaire.ch](http://www.funisolaire.ch).

A noter aussi que le funiculaire a toujours soutenu nos actions pour le vol libre sur place et le dialogue continue à être excellent. Un GRAND MERCI à eux !

Nicolas Gomez,  
Fred Racle  
et Jan Laïs

# Quand politique de haut vol et vol libre font bon ménage...

**Fred Lovis  
For President**

Pour le VLJ, c'est un événement ! Événement même exceptionnel et probablement unique dans l'histoire du Club ! Un de ses membres, Frédéric Lovis en l'occurrence, a été élu Président du Parlement de la République et Canton du Jura pour l'année 2017. Après sa brillante élection, l'élu PCSI a été reçu et fêté en fin d'année passée dans sa commune de Boécourt avec le gratin de la politique cantonale, ministres compris. Gentleman, Fred Lovis avait invité quelques amis parapentistes. Tous des proches qui sont également montés à la tribune pour adresser quelques mots à leur ami.

On m'a confié une mission ! Vous parler de la soirée présidentielle de Fred Lovis. Eh oui, Fred est notre premier citoyen de la République et Canton du Jura pour l'année 2017. Président du Parlement où siègent 60 députés de tous bords politiques issus des trois districts.

Que dire de cette soirée ? Eh bien, il a souvent été question de Jura et aussi de Moutier ! Dani était, vous le pensez bien, à la fête !!! Surtout pendant le moment solennel de la Rauracienne. « *Du lac de Biemme aux portes de la France...* »

Ainsi donc, le 23 décembre dernier au soir, Fred est arrivé sur un beau carrosse avec sa princesse. Une horde d'élus l'attendait pour l'acclamer et le féliciter. Poignées de mains et embrassades. Tout cela évidemment suivi d'un apéro accompagné de la fanfare du village.

Tous à table pour écouter les beaux discours. Un peu de sérieux, beaucoup d'humour en la circonstance. Moutier était le fil conducteur de tous les interlocuteurs. Fred, lui, nous parle de la crèche de Noël avec



*Carine Jeker, la compagne de Fred, est tout sourire : comme cela peut se comprendre... (photo : Danièle Ludwig – Agence BIST)*

en visuel sur l'écran, un petit blondinet arborant un large sourire, plissant ses pattes d'oies et se trouvant à la place du petit Jésus. Les autres personnages de la crèche sont représentés par ses congénères ministres.

Un hommage à sa maman disparue il y a encore peu a été rendu. Elle peut être fière de son fiston là où elle se trouve !

Ses deux magnifiques filles ont préparé une chanson pour leur super papa. Elles ont été applaudies par tous les convives. Des graines de star, ces deux petites ! La même aisance devant le public que leur papa !

Ses amis étaient bien représentés et à sa demande, il nous accordait quelques minutes pour faire une apparition. Après quelques soirées de retrouvailles gustatives, les représentants parapentistes décidèrent de parler de ce qui nous plaît le plus en notre ami Fred.

Nous avons tous souci de monter à la tribune, vu notamment les prestations déjà faites. C'est que nous étions dans la cour des grands. Discours drôles et prenants animés par power point.

Tout s'est bien passé pour nous : nous avons touché notre public en parlant de l'homme qu'est Frédéric Lovis, bien sûr en évitant de parler des multiples anecdotes qu'il y aurait à dire sur le personnage. Un peu de sérieux quand même !

La soirée s'est poursuivie au comptoir de service de la halle du village à siroter des bières sur fond de musique folle du DJ.

Nous avons pu côtoyer de près nos plus hauts dignitaires de la République et Canton du Jura. Il faut bien admettre que malgré leurs convictions et leurs idées bien définies, ce sont des personnes comme vous et moi qui aimons la vie et la fête. Comme il était encore un peu tôt pour rentrer, Fred nous proposa une petite halte dans sa demeure.

Et l'heure de la rentrée arriva, remplie de bons souvenirs et de belles rencontres. Même une longue perche ! N'est-ce pas Simon ?

**Alain Piquerez**

**Le discours de Simon Brancucci :**  
« *Cher Fred, que de beaux souvenirs avec toi depuis que je suis entré dans ton école. C'était il y a huit ans déjà. Avec toi, j'ai découvert ma plus belle passion : le parapente ! J'ai aussi pu*





Objectif de la soirée : fêter et aussi serrer des mains. (photo : Danièle Ludwig – Agence BIST)

découvrir de nombreux pays grâce à tes fameux voyages au cours desquels nous nous sommes fait de merveilleux souvenirs.

Je suis très fier de toi et j'espère que cette année de présidence te rendra heureux, mais néanmoins que tu auras toujours le temps pour un petit apéro de temps en temps.

Merci à toi ! »

**Le discours d'Alain Piquerez :** « Cher Président Fred, chers familles et ami(es), Madame et Messieurs les ministres, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Mesdames, Messieurs.

Comme vous pouvez l'imaginer, ce n'est pas pour notre sérieux emblématique que nous sommes là, car cela ne dure rarement plus qu'une escapade entre ciel et terre.

Je vais donc éviter de vous parler de politique vu que je n'y connais en plus pas grand-chose.

Je vais de ce fait plutôt parler de la double vie de Frédéric Lovis. Surtout de la deuxième, ou première comme on l'entend.

Derrière son costard cravate et ses belles manières se cache l'homme ! En quelque sorte sa deuxième vie, où le paraître n'est pas de mise, mais où le sérieux sous son aile avec ses passagers et ses élèves est primordial. Un peu l'inverse de la politique !!! Enfin, pour ce que j'y connais !!! Bref !

Vu que j'ai été un de ses élèves, j'en parle pour preuve. C'est justement à ce moment de ma vie que tout a basculé ! Oui, c'est depuis mon écolage que j'ai appris à te connaître. De ma vie bien rangée et calme (enfin, pas tant que ça...), j'ai découvert une vie de passion et d'amitié.

Oui, Fred, tu m'as refilé le virus à travers de nombreux stages très intensifs, sorties sportives et moins sportives et surtout pendant les beaux vols que nous faisons régulièrement dans nos contrées.

Chaque sortie est aventure et à chaque retour, il nous reste des incroyables souvenirs. L'Andalousie, Madère, Krushevo et la Macédoine, Wimmis ou encore au pâturage de l'Ordon. Il y a aussi les journées d'hiver pour s'adonner au kite, ou tout simplement une marche à Chasseral. Enfin, tout est occasion pour se retrouver et profiter pleinement de la vie et de ce qu'elle nous offre. C'était également une très belle période lorsque j'ai travaillé avec toi. C'est encore un plaisir de pouvoir te donner un coup de main de temps à autre.

Tu as construit et développé le tourisme dans notre petite région à ta façon et ça marche, et les gens aiment ça !

Ce soir, c'est ton soir ! Si tu te tiens à cette place d'honneur, je pense que c'est pour ton sens du partage, de l'écoute, mais aussi pour ta ténacité, ton sérieux et bien sûr pour ton sens

de l'improvisation et de la débrouillardise.

Plein de qualités qui font de toi ce que tu es. Merci de nous faire profiter de ce moment si important pour toi.

Toute l'équipe est fière de te voir accéder à ce poste de premier citoyen du canton. Tu le mérites !

Il t'incombera de grandes responsabilités pour l'année à venir ; nous savons que cela ne t'effraie pas, toi qui a l'habitude de prendre des décisions réfléchies et à tous moments. Merci à toute la salle pour votre écoute.

Profitez toutes et tous de cette belle soirée. Merci Mesdames et Messieurs de la commune de Boécourt. »

**Le discours de Bernard Guillet :**

« Monsieur le Président du Gouvernement, mesdames et messieurs les députés, mais surtout cher Fred.

Ce n'est pas le moment pour moi de te parler de où et comment l'on s'est connus, cela je suppose n'intéresse personne. Par contre, en cet instant solennel, je vais te dire deux mots sur la nouvelle fonction qui s'ouvre à toi dès 2017. Elu Président du Parlement jurassien, j'espère pouvoir compter sur ton engagement total concernant l'avenir dans le Jura de ma ville de Moutier. Tu auras à présider les futurs débats qui doivent conduire le Parlement à finaliser les engagements promis par le Gouvernement. Et là, je te fais confiance !

Je te décrirai comme un homme ayant les capacités à gérer bien des situations et à les résoudre à ta manière. Te connaissant assez bien, je dirais que tu n'es pas grand en taille mais énergique, jovial, heureux de vivre et malin ! Heureux de t'avoir connu, j'ai passé de nombreux moments en ta compagnie et j'espère que c'est loin d'être terminé. La politique, il faut l'aimer, sinon ce n'est pas possible. En fait, tu es un homme assez souple, alliant sport, politique, boulot et papa. Te connaissant, ta carrière ne fait que commencer ! Un jour peut-être seras-tu futur ministre des sports, pourquoi pas, c'est en tout cas ce que je te souhaite. Et ce



**Frédéric Lovis et Nathalie Barthoulot : une arrivée très remarquée. (photo : Danièle Ludwig – Agence BIST)**

8

jour-là, Moutier dans le Jura, je pourrai participer à ton élection. »

**Le discours de Julien Pelletier, dit « Pellos » :** « Voilà 17 ans que, accompagné de notre Fabienus National ami et collègue de travail (qui ne peut malheureusement pas être de la partie ce soir – Il est de nouveau en voyage ce chlopet !)... Enfin bref, il y a 17 ans, Fabien me présentait Fred son pote et accessoirement son instructeur de vol libre à Chasseral ! Cela faisait un moment que l'on parlait parapente au boulot et un jour Fabien me dit : « Hey, Pellos, faut que j'te présente le Fred. Il va ouvrir une école de vol libre à Boécourt ! » Et voilà, l'aventure pouvait commencer ! Elle débuta autour d'une table au restaurant du Chénois, ici même à Boécourt, avec sa première volée d'élèves en tant que BOSS de Jura Evasion !

Et quand je dis aventure, c'est parce qu'avec Fred, tout ce que l'on entreprend est une aventure mais dans le bon sens du terme !

Fred est quelqu'un de fonceur, d'entier, de fidèle en amitié, de sensible, de déterminé, parfois d'improbable, de sympathique jovial et légèrement taquin !

Je pourrais encore aussi vous faire une tartine du genre ce que Fred aime. Il aime plonger sa main au plus profond d'un sac de grains. Il aime faire des ricochets sur le canal Saint-Martin et il aime briser la croûte de la crème brûlée avec le dos de la petite cuillère. Mais Fred n'est pas Amélie Poulain. Fred, lui, ce qu'il

aime (et je le vois comme ça) quand il fait quelque chose, il aime le maîtriser, ne pas jouer dans le bas du tableau. Il aime se lancer de nouveaux défis et les surmonter.

Je suppose que c'est une belle qualité dans le milieu politique.

Moi, Fred, je suis fier de compter parmi tes amis, fier de voler, de kiter, de voyager, de rire, de pleurer, de simplement te connaître !

Mais toi, tu peux être fier de ton parcours professionnel, fier de tes filles, fier de ton riche parcours de globe-trotter, fier de tes réussites en politique.

Tous ces compliments, tu les mérites, mais sache aussi que j'aime quand nos idées divergent de temps en temps, quand on n'est pas d'accord sur quelque chose comme le prix d'une sortie par exemple (bon, elle était quand même peu chère celle-là !), c'est aussi ça, l'amitié !

Fred, c'est aussi une carte de presse ! Oui, une carte de presse qui nous aura valu des moments hilarants comme cette fameuse soirée à la Nuit de la glisse, à Genève. Où en nous faisant accéder à la soirée VIP grâce à la fameuse carte « merveille ». Nous nous étions fait passer pour les pilotes acro du film, que dire ? Encore une fois magique ! Fred, c'est aussi un style ! Cette silhouette reconnaissable entre toutes : les lunettes Okley, bronzage de circonstance, banane bien attachée autour de la taille, chaussures montantes (« Important, les chaussures montantes ! ») et la mèche folle au vent ! Quoi que la mèche folle peut varier selon les voyages.

Oui, Fred adore se rendre chez le barbier, accessoirement coiffeur lors de ces nombreux voyages avec, je ne vais pas vous le cacher, plus ou moins de réussite. C'est court quand même et il m'aura compris !

Nous, tes anciens élèves et amis, nous tenions par ces quelques mots à te témoigner notre reconnaissance pour ces moments de liberté partagés à tes côtés et forcément prêts pour les suivants !

Encore félicitations pour ta nomination en tant que premier citoyen du canton, mais en même temps pour nous, tu as toujours été le numéro 1. Pour le mot de la fin : « Fred souvent copié mais jamais égalé ! »

## Une deuxième fête, mais plus intime...



**Fred et Bernie constatent les dégâts... (ap)**

En plus de la fête officielle de Boécourt, les potes de parapente ont fêté à leur manière le sacre de Fred Lovis. Journée de vol à Boécourt (eh oui, il faisait beau !), suivie d'une partie à la cabane secrète à Rebeuvelier. Merci le Belge pour cette folle aventure et encore désolé pour le souk que l'on a mené ! Après être sortis de la cabane non sans mal, direction le chalet de Bernie pour la suite des festivités. Merci Bernie et Irma pour l'accueil. (ap)



# Vingt trucs à faire avant de voler !

Avant de regarder la suite, prends une feuille et note 20 éléments que tu devrais absolument faire lors de la reprise d'une longue période sans vol (par exemple l'hiver). Une bonne remise dans le bain !











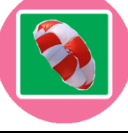









La longue pause hivernale te fait perdre tes réflexes, ton *handling*, tes repères, ta sensibilité et tes automatismes. Comment retrouver doucement et progressivement tout ça, sans ne rien oublier ?

Cette approche méthodique en 20 icônes essaie d'y répondre ! Vingt choses à faire pour bien commencer ou recommencer !

A chaque vol et à n'importe quel moment, tu peux utiliser ces points clés ! Si tu en trouves d'autres, tu peux me les envoyer par mail et j'adapterai en conséquence. [info@leparapente.ch](mailto:info@leparapente.ch)

Vingt pictogrammes pour rappeler pas mal de choses et, **ce que ça peut coûter de ne pas les faire ;-)**

François Boillat

	Gonfler min 3h à la reprise... <b>Perdre les sensations et perdre les bons réflexes !</b>		Repérer atterro & déco... <b>Manquer un détail, une barrière, un obstacle !</b>
	S'entraîner dos et face voile... <b>Le twist et la perte des commandes guettent !</b>		Ne pas suivre le mouton noir... <b>Et même le gris !</b>
	Météo, thermique, vent... <b>Préparer son vol !</b>		Débuter à <20 km/h... <b>Se faire arracher !</b>
	Loi, DABS, GLDC, règles... <b>Respecter les autres !</b>		Accepter de dire non... <b>C'est le plus important !</b>
	Distances et priorités... <b>Loin des gros nuages !</b>		Analyser les rotors... <b>Partout ! 10 fois la hauteur !</b>
	Secours plié, aiguille OK... <b>Deux fois par année !</b>		Quitter l'atterro ... <b>Montrer que tout OK !</b>
	Check annuel matériel... <b>Sport aéronautique !</b>		Plier au bord du champ... <b>Merci pour le paysan !</b>
	100% psy + physique... <b>Esprit libre = facile !</b>		Printemps # Automne <b>Perdre son calme !</b>
	MAVIE, 6 attaches... 1. Jambe G 2. Jambe D 3. Ventrale 4. Mousquetons+Maillons à vis 5. Casque 6. Poignée+aiguille secours ! <b>A chaque fois !</b>		Construire l'approche... <b>Anticiper les choses !</b>
	Choisir son niveau... <b>Ne pas le subir !</b>		Analyse constante... <b>Espace, vents, dusts !</b>

# Momo a des ailes pour transmettre son savoir !

Des news  
de l'école Pilot

10

A Graiterie, il y a des pilotes. Et depuis peu, il y a aussi (et à nouveau serait-on tenté d'écrire...) des élèves qui s'élancent de notre montagne mythique prévôtoise. Des élèves, en fait ceux de Morane Montavon. Des élèves en quête de brevet. Comme il est instructeur depuis peu (et il a bossé comme un fou pour y parvenir !), notre Momo acrobate peut former des pilotes. Et tout ça avec une seule devise : être fun dans un cadre structuré.

Morane Montavon, c'est presque à lui seul une marque de fabrique : l'acro. Il a tout fait dans le domaine, ou presque... Il sait tout faire, ou presque... Il n'a certes pas tout gagné, mais ses exploits et ses démonstrations font de lui un personnage attachant, certes parfois un brin timide, mais un personnage vrai, toujours là pour distiller de précieux conseils. Morane Montavon, à moins de 30 ans, mais déjà 11 ans de brevet c'est beaucoup d'expérience. Une expérience qu'il veut aujourd'hui transmettre. Le monde du parapente a besoin de passionnés et Morane fait partie de cette catégorie.

Quand Toni Schneeberger, fondateur de l'école Pilot de Moutier, prend la décision de se retirer des affaires à fin 2014, Morane Montavon se dit alors qu'il faut continuer son œuvre. Mais pour ça, il faut un brevet d'instructeur. Aujourd'hui, il est en possession du précieux sésame. Et depuis quelque temps, il forme une nouvelle volée d'élèves. Ils sont six au total. Damien Rossé a mené l'entretien à bâtons rompus avec le boss.

**Morane, j'ai une simple question pour commencer cet entretien : quelle mouche a pu bien te piquer**



*Jonathan Jolidon et Morane Montavon : les deux font la paire ! (db)*

**pour vouloir reprendre l'école de Toni ?**

Quand Toni a pris la décision d'arrêter, il y avait encore beaucoup de demande pour des formations d'élèves. Le mouvement était en marche, tout simplement ! De plus, l'infrastructure était en place, ce qui a pesé lourd dans la balance. Je me suis alors dit que c'était à moi de reprendre son école. Dans mon esprit, c'était assez logique d'assumer sa succession. C'était comme s'il s'agissait d'un appel du pied. En clair, le parapente m'a beaucoup apporté. A

moi aujourd'hui de renvoyer l'ascenseur en quelque sorte...

**Tu as donc repris personnellement la roulotte Pilot, plutôt que le Graitricks alors que des bruits de couloir laissaient entendre que l'Association Graitricks reprendrait la roulotte. Que s'est-il passé ?**

A l'époque des négociations, une idée a été émise pour que l'association Graitricks reprenne la roulotte en attendant un nouvel instructeur. A vrai dire, cette perspective ne me plaisait pas trop. Dans mon esprit, c'était le moment de reprendre la roulotte et commencer la formation





*Raphaël Castelli est un des nouveaux élèves de l'école Pilot. (fb)*

pour gérer les choses petit à petit c'est-à-dire que pour moi la vision était de reprendre la roulotte pour la préparer à ma nouvelle vision de ce qu'elle serait une fois mon brevet d'instructeur terminée, je devais y apporter de nouvelles règles. Le parapente a connu un gros développement ces dernières années dans la région de Moutier et il aurait été dommage que la machine s'arrête après le retrait de Toni.

#### **Décider de reprendre une école de parapente sans être en possession du brevet d'instructeur, était-ce franchement risqué ?**

Certes, il y avait un risque, mais il était minime. L'important consistait à prendre la bonne décision quand Toni a annoncé qu'il cessait ses activités d'instructeur. Dans un premier temps, soit en 2015 et 2016, j'ai fonctionné sans élèves étant donné que je n'avais pas le brevet d'instructeur. L'école Pilot était en quelque sorte entre parenthèses. J'ai misé sur l'offre des navettes pour les pilotes et cela a très bien fonctionné.

#### **Comment s'est passée la formation d'instructeur ?**

Pour bien comprendre, il faut replacer les choses dans leur contexte historique. Cela fait maintenant onze années que je vole et j'ai obtenu de grandes satisfactions dans le domaine de l'acro. J'ai donc, et sans me vanter, une grande expérience dans le domaine et il me paraissait dès lors logique que je transmette une partie de mon savoir aux autres pilotes. Ce côté formateur est donc

en fait venu naturellement. Avec les années d'expérience, je pense avoir suffisamment de maturité pour tenter l'aventure de la formation de pilotes. S'agissant maintenant de la formation d'instructeur proprement dite, cela a été très difficile. Cela a nécessité beaucoup de déplacements puisque tout le volet théorique s'est tenu à Bex. J'ai énormément appris au contact de Pascal Ballet, responsable de la formation. C'est un grand professionnel. J'ai beaucoup apprécié le volet pédagogique de la formation et cela va m'aider pour la suite. Quant à la théorie, c'est comme toute théorie, il faut apprendre par cœur.

#### **La FSVL désire instaurer de nouvelles réglementations pour les écoles. Comment cela s'est-il passé dans ton cas ?**

La FSVL a décidé d'approfondir les critères de formation pour les instructeurs. A l'avenir, ce sera extrêmement contraignant avec notamment un stage d'une année dans une école. Je n'ai pas subi ce nouveau régime.

#### **Tu t'es entouré des services de Jonathan Jolidon, dit « Le Jaune » comme aide-instructeur. C'est ton homme de confiance. Peux-tu nous parler de votre collaboration ?**

Si je suis bien renseigné, Jonathan faisait partie de la première volée d'élèves de Toni Schneeberger à l'époque. Il était mordu et il l'est toujours. Il a cessé d'autres activités pour mieux se consacrer à notre sport. Il a fait le brevet de biplace en

2015 et il a aidé ponctuellement Toni pendant une saison en 2014. Dans la structure de l'école, Jonathan s'occupera principalement de la vente du matériel et des relations publiques. Nous sommes complémentaires à bien des égards. Depuis l'été 2016, Jonathan qui doit se reconvertir professionnellement, décide de se perfectionner dans le domaine du parapente. Etant pointu dans la théorie et voulant faire les choses au mieux, il a ainsi suivi la formation de plieur de parachutes de secours et celle aussi d'aspirant instructeur. Nous partageons tous les deux la même philosophie, c'est-à-dire du parapente fun dans un cadre structuré et sérieux.

#### **Comment vois-tu la saison 2017 ?**

Nous avons actuellement six élèves. Jusqu'à fin avril, nous avons pu faire quatre journées de pente-école, deux matinées de petits vols à Vicques pour les premiers vols de cinq élèves et trois de ces derniers ont même eu la chance de faire leur tout premier grand vol à Graivery. Avec Jonathan, nous sommes très étonnés de voir à quel point les élèves ont rapidement progressé. Dans le cadre de la formation, j'insiste beaucoup sur l'aspect du gonflage. Vu mon expérience, je peux leur montrer des exercices qui leur sont profitables.

#### **La roulotte va-t-elle rester là ?**

La roulotte va en effet rester là. Ce n'est pas impossible qu'elle s'agrandisse pour bénéficier d'un espace supplémentaire pour la vente de matériel. L'objectif de l'école, c'est de former entre 10 et 20 pilotes par année. C'est même indispensable pour son avenir.

#### **Quel est le point fort de l'école ?**

Je crois que la marque de fabrique de l'école, c'est son côté jeune, donc forcément dynamique. Je bénéficie des retombées de mes années de vol et de compétition acro et je crois que les élèves qui viennent chez nous sont convaincus par notre méthode de travail et ce côté fun.

**Propos recueillis par  
Damien Rossé / Texte La Plume**

# Rendez-vous en terres fumantes, voire « surfumantes » !

**Direction  
Tenerife**

12

En remerciement des services rendus ces dernières années, François Boillat nous a invités, nous les aides-instructeurs de l'école Leparapente.ch (Daniel Bachmann, Michel Charmillot, Greg Chapuis et moi-même) à un voyage sur l'île de Tenerife, accompagnés bien-sûr de nos parapentes. Youpiiiiiiiiiiii, pour moi qui adore visiter un pays en le découvrant « vu du ciel », c'est le kiff !

Le choix de François s'est porté sur l'île de Tenerife, car selon son pote Tidave, instructeur, on y vole tous les jours pendant la période hivernale et les conditions sont « fumantes », voire « surfumantes ». Tidave connaît super bien les conditions climatiques et de vols à Tenerife. D'ailleurs, il y a même vécu quelques années. Pendant notre séjour, Tidave se trouvait également sur l'île avec un groupe de pilotes genevois et français.

Nous passons les premiers jours de vacances en profitant de faire le tour de l'île et de prendre les premiers repères. Tenerife est la plus grande île de l'archipel des Canaries et présente des paysages très divers. Plutôt secs avec pas mal de cactus au Sud et beaucoup plus verts et humides au Nord avec des plantes luxuriantes et des cultures de bananes. Et au centre, le fameux volcan El Teide qui culmine à 3718 mètres et qui est entouré de champs de lave. Grandiose !

Pendant nos visites, je ne peux m'empêcher de m'inquiéter, car je ne vois guère d'endroit où atterrir, entre les lignes électriques et téléphoniques, les bâtiments, les cactus, les ronces et les gros rochers... Cela va être chaud ! Quelques jours plus tard, le reste de l'équipe nous rejoint et les choses sérieuses vont pouvoir commencer !

*François sous la Nova Phantom dans la région d'Ifonche. (lp.ch)*



Les alizés favorisent le vol en parapente. A Tenerife, comme sur les autres îles d'ailleurs, nous volons en général sous le vent, soit dans le rouleau de vent du Nord-Est pour le site principal. Nous volons sous la « casquette » et le plafond nuageux n'est jamais très haut et est parfois d'une couleur très menaçante. Rien à voir avec les conditions météorologiques de par chez nous, mais tout à fait gérables, car ce phénomène est bien connu des parapentistes.

Un des sites de vol le plus connu est le Taucho. C'est d'ailleurs sur ce site que nous avons fait la majorité de nos vols. Si les conditions sont bonnes, les pilotes sont très nombreux (et l'on voit de tout) et il est possible de faire de « petits » cross. Le décollage est facile et équipé d'un tapis en plus ou moins bon état. Il

s'agit d'un site thermique bien alimenté. D'ailleurs, les premiers jours nous avons pu expérimenter des thermiques à +6,6m/s (pour ceux qui avaient leur vario). De mon côté, je dois avouer que les deux premiers vols n'étaient pas de tout repos et j'ai dû me battre. Au final, j'ai réussi à faire des vols magiques et j'ai su dompter le thermique. De leur côté, mes compagnons ont fait des vols de « oufs » ! Et le Saint Graal, c'est bien sûr le posé sur la plage La Caleta, pour déguster le petit apéro de fin de journée, (pour moi le tinto verano) et discuter de son vol avec les potes et faire de belles théories « parapentesques ».

Nous avons également pu faire plusieurs vols sur le site d'Ifonche. Le déco se trouve à environ 1000



mètres d'altitude. A nouveau, un décollage très facile et dégagé. Une fois en l'air, on survole une nature sauvage, avec de grands rochers et des flancs de montagne recouverts d'une végétation dense et au loin, tout au fond, la plage, où nous espérons poser. Le paysage est splendide, à couper le souffle ! Il s'agit d'un vol thermique avec de grosses ascendances mais aussi de belles « dégueulantes ». D'ailleurs, j'aperçois en-dessous de moi un pilote qui a dû poser à flanc de montagne parmi les ronces, les cactus et les rochers. Non, non, je ne poserai pas là ! Je vais vite retrouver quelque chose qui monte et me sauver de là. Eh oui, j'arrive à remonter, ce qui me permettra de faire la transition et au moins de traverser l'autoroute, mais pas d'atterro plage pour moi ce jour-là. Mes compagnons ont aussi fait de très beaux vols sur ce site et François s'est amusé à faire des passages entre les « doigts » d'Ifonche et a posé à l'atterro de Taucho.

Le troisième site où nous avons pu voler est El Tanque. Ici, le dénivelé est de 650 mètres. C'est un vol thermodynamique. Nous volons à flanc de falaise et nous atterrissons en bord de mer. Vu d'en haut, j'avais cru apercevoir d'autres atterros,



Le Club des 5 : Michel, Catherine, François, Greg et Daniel. (lp.ch)

mais vu de plus près, il s'agissait en fait de plantations de bananiers ! A éviter donc. Pour ma part, c'est sur ce site que j'ai fait mon plus beau vol, malgré un accueil mitigé par l'oiseau local (!). Un super *soaring* avec des paysages extraordinaires. Les pics de rocher sont majestueux avec des grottes mystérieuses et en montant assez haut, on peut apercevoir derrière, le pic de El Teide : Hiiii, trop beau !!

Et cerise sur le gâteau, après mon posé sur la plage de galets (de gros galets), le jardinier du coin m'a félicitée pour mon atterrissage qui, selon lui, était le plus beau. Par sûr que son avis était professionnel, mais bon, ça donne la banane ;) !

Il y a aussi deux autres sites que nous avons découverts, mais malheureusement pas pu y voler car les conditions n'étaient pas top. La Corona qui possède un décollage de luxe, complètement recouvert de moquette. Altitude : 760 mètres. Avec paraît-il une superbe vue, mais ce jour la vue était complètement bouchée ! Et aussi le site de Guimar. Altitude : 900 mètres, un site de *soaring*. Par contre, si on n'arrive pas à la plage, l'atterro n'est pas vraiment accueillant.

Pendant ce séjour, nous n'avons pas fait « que » du parapente. François nous a réservé quelques belles surprises, entre autre une session canyoning, bien sportive et pleine d'adrénaline, dans la région de Masca au Nord de l'île. Une expérience géniale, avec des gros sauts, des toboggans naturels et tout ça dans un cadre splendide. La classe, quoi !

C'est sûr, nous allons retourner à Tenerife. Peut-être accompagnés cette fois d'autres pilotes ayant déjà une bonne expérience et pouvant se poser dans des endroits petits.

Un grand MERCI à l'école Leparapente.ch pour le magnifique voyage organisé pour nous remercier des années passées à faire découvrir notre sport à tous nos élèves. Merci aussi à mes « collègues » pour la bonne ambiance, les franches rigolades et l'amitié qui a transpiré sous les chaleurs du Sud, le tout arrosé de sangria et de barraquito !

Catherine Rais



Michel dans ses œuvres. (lp.ch)

# A l'assaut de Montoz, par devant et par derrière...

**Mieux connaître  
sa région**

Montoz : une montagne qui offre de nombreuses possibilités. (fr)



14

Premier volet d'une trilogie marche et vol consacrée aux « grands » sommets (Montoz, Graitery et Raimeux) de notre région, reliant notre grand bac à sable du sud au nord.

L'idée de ces articles est de passer en revue les différents sentiers balisés de tourisme pédestre permettant de rejoindre les décors, mais aussi de peut-être vous faire découvrir des itinéraires moins connus, plus sauvages et souvent plus ludiques que les chemins classiques. La liste n'est bien sûr pas exhaustive, il y a toujours des variantes, des raccourcis et des détours possibles ! J'ai découvert ces sentiers en suivant la carte, par curiosité, en m'inspirant du guide cité ci-dessous mais

aussi parfois en discutant avec des habitués connaissant tous les coins et recoins de leur région.

L'itinéraires par les Bonnes Fontaines nécessite l'aide des mains mais sinon, les sentiers présentés dans cette première partie ne présentent pas de difficultés particulières. Par contre, pour certains, ce n'est pas toujours évident de trouver son chemin facilement. Quant aux décors, à part celui de Sorvilier qui est assez court, ils sont tous faciles. Bonnes balades !

**Fred Racle**

**1<sup>er</sup> avertissement :** déco de la Werdberg seulement hors saison.

**2<sup>ème</sup> avertissement :** éviter absolument de décoller nord au CAS à Montoz par vent de N/E soutenu, ça peut mal se passer !

**3<sup>ème</sup> avertissement :** n'oublie pas de t'arrêter boire un verre dans l'une des nombreuses auberges. En bas, c'est la Vallée de la Soif, alors profite de t'hydrater en altitude !

**Infos**

Les tracés en jaune représentent les itinéraires de tourisme pédestre, balisés et entretenus.

En orange, on retrouve des sentiers non officiels. Il peut s'agir d'un large chemin immanquable ou de sentes beaucoup plus discrètes, sur lesquelles il faut parfois s'aider des mains et qui ne figurent pas toujours sur les cartes nationales.

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

**Source**

« Pfädeli – P'tits sentiers »

Par Christophe Girardin et Carine Devaux Girardin

Régions Orvin / Frinvillier / Rondchâtel / Combes de Montoz / Sonceboz / Le Shilt

On le trouve dans le magasin SHERPA à Bienne.

**Depuis Reconvilier (aire de repos)**

**1a Werdberg, CAS**

Depuis l'aire de repos, rejoindre la Halle des fêtes et suivre les marques jaunes jusqu'à la Métairie de la Werdberg en passant par un joli point de vue et le télési de la Golatte. Suivre la route en gravier pour se rendre au CAS.

**1b CAS par la Golatte**

Raccourci « dré dans l'pentu » pour aller directement au déco... Ça dépend si t'as soif ou pas ! Encore que, il y a le CAS à côté du déco...

**Depuis Tavannes (Sous le Mont)**

**Variante 1**

Si on part de la gare, il permet d'éviter en grande partie la route et d'accéder directement au sentier Farron et aux itinéraires officiels.



*Chemin creux à Sorvilier. (fr)***Variante 2**

Jonction entre l'aire de repos et Sous le Mont.

**2 CAS par le sentier Far-ron**

Sentier nord le plus sympa et le plus rapide pour rejoindre le sommet. Depuis Sous le Mont, on le rejoint en suivant la route du Grimm jusqu'à un panneau en bois.

**3 CAS par le Schiltli**

Itinéraire officiel depuis la gare que l'on rejoint depuis Sous le Mont en suivant la route du Grimm jusqu'aux marques jaunes.

**3b CAS par le Grimm**

Plus long, moins raide.

**Depuis La Heutte (terrain de foot)**

**Variante 3**

Pour rejoindre facilement les itinéraires depuis le terrain.

**Variante 4**

Pour rejoindre un peu plus athlétiquement les itinéraires en passant dans le lit du ruisseau des Golons.

**4 CAS par les Bonnes Fontaines**

Certainement l'itinéraire le plus exigeant de cette sélection, nécessitant un pied un peu plus sûr, sans être extrême. Il débute au bas de la carrière située à l'ouest du terrain de foot. Il sert d'accès aux voies d'escalade du secteur Tintin (les voies portent les noms des albums). Au pied des voies, tirer à gauche et suivre les marques sur les arbres et les chaînes pour progresser jusqu'à la crête. Poursuivre en longeant cette dernière jusqu'à déboucher dans les pâturages du sommet. De là, en allant contre le nord, on rejoint un joli sentier longeant la crête jusqu'au chalet des Amis de la Nature, puis jusqu'au CAS.

**4b Les Bonnes Fontaines sans les chaînes**

Remonter le pâturage et trouver un passage au mieux pour rejoindre la crête.

**5 Werdberg par la Vanne**

Joli sentier pour rejoindre la métairie le plus directement.

**6 Werdberg par le Pré du Van**

Variante avec joli passage le long d'une crête rocheuse.

**6b Werdberg par le Pré du Van**

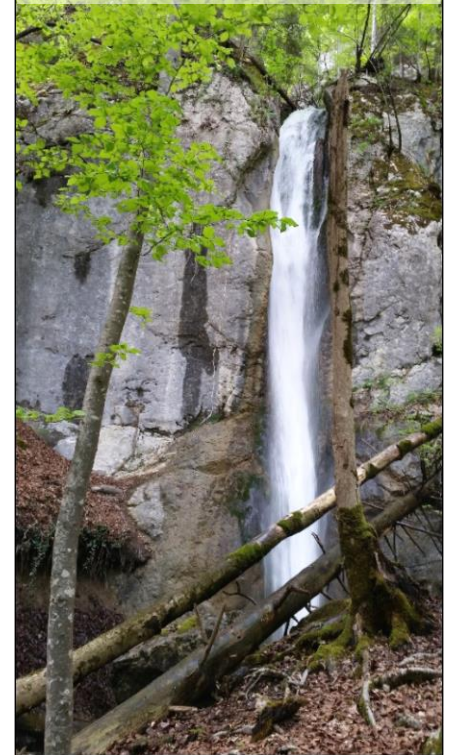
Variante pas toujours bien marquée qui permet de vérifier qu'il y a bien une ligne téléphonique pour le Paradis ! Elle longe la forêt et ne devrait pas provoquer de mauvaise surprise en vol.

Deux variantes en brun sont encore indiquées dans le guide.

**6 Werdberg par le Pichoux et les Essieux**

Traverser le village de La Heutte et continuer sur un chemin en lisière

de forêt jusque dans le haut du village de Péry. Suivre un sentier longeant le ruisseau pour arriver à la magnifique cascade du Pichoux. Rejoindre un chemin plus large et le suivre jusqu'au bas du pâturage de la Talvonne. Continuer par une sente pas toujours bien marquée qui mène à la bergerie abandonnée des Essieux puis à la Werdberg.

*La magnifique cascade du Pichoux. (fr)*

**Depuis Sorvilier (école)**

**10 Montagne de Sorvilier**

Suivre les indications jaunes jusqu'à l'intersection avec le chemin Guillaume.

**10b Montagne de Sorvilier**

Suivre le chemin Guillaume jusqu'à l'intersection avec la route forestière que l'on suit jusqu'au déco.

**10c Montagne de Sorvilier**

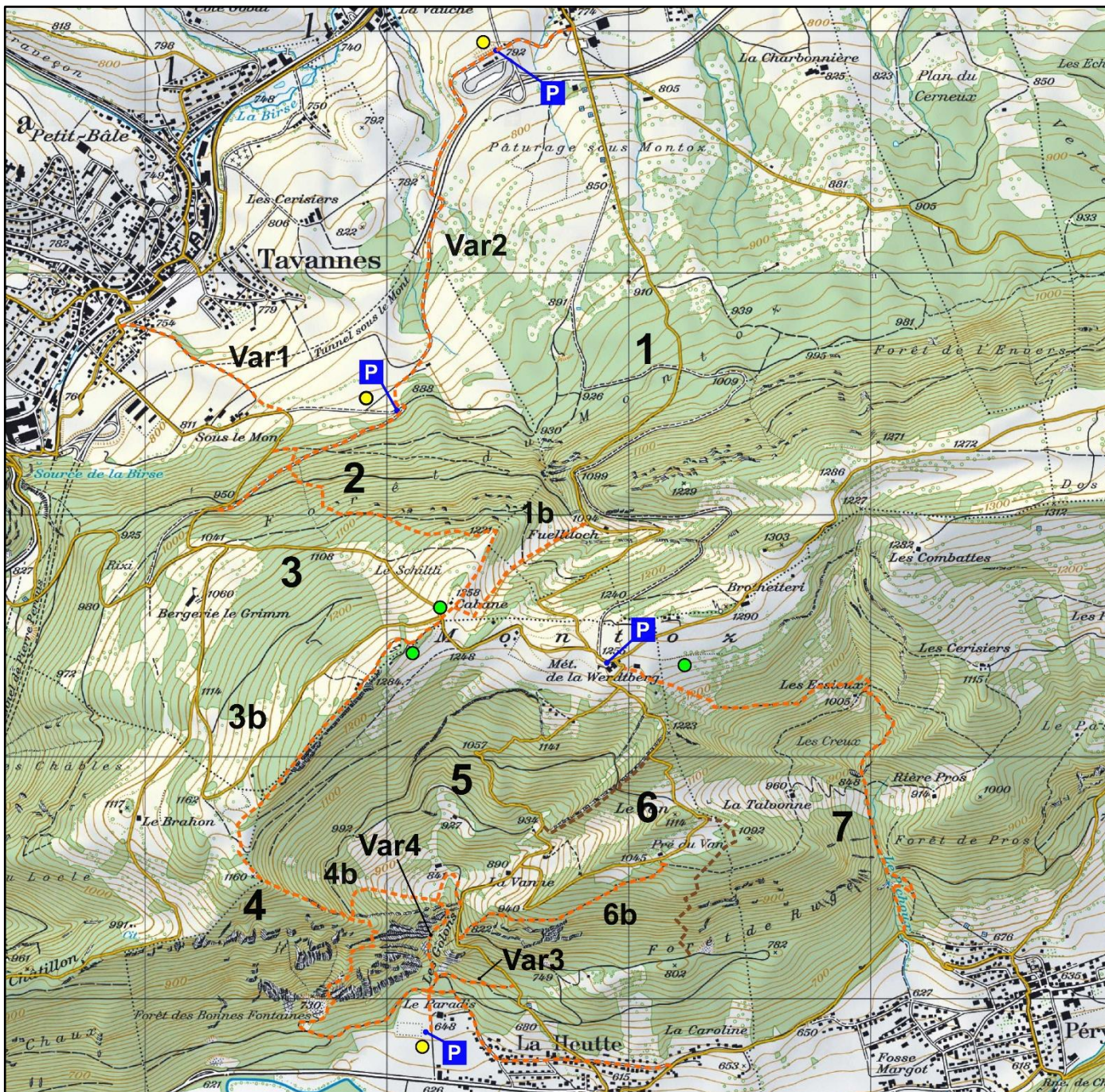
Une cinquantaine de mètres après le grand rocher, on trouve un petit sentier qui nous amène sans détour jusqu'au déco.

**Depuis Court (Petit Pré)**

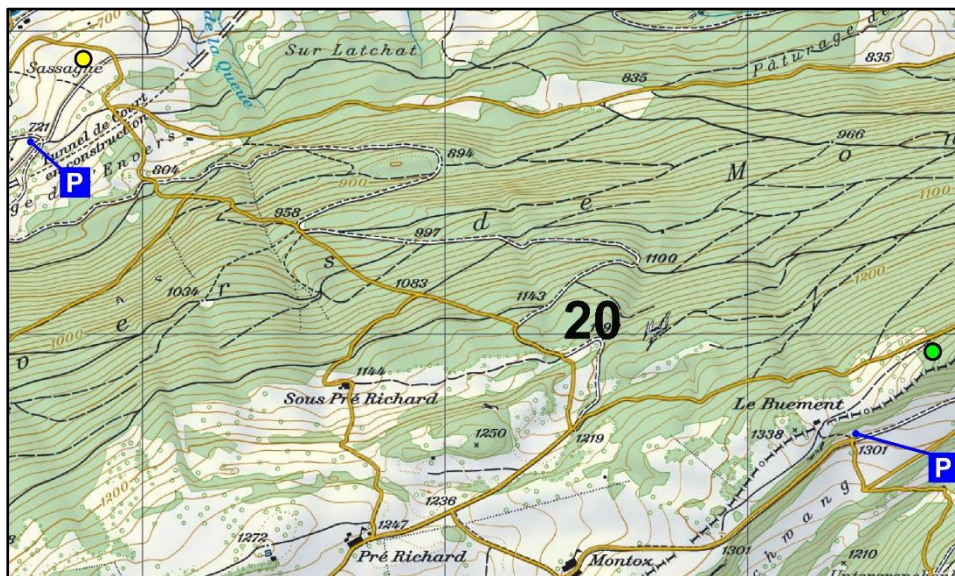
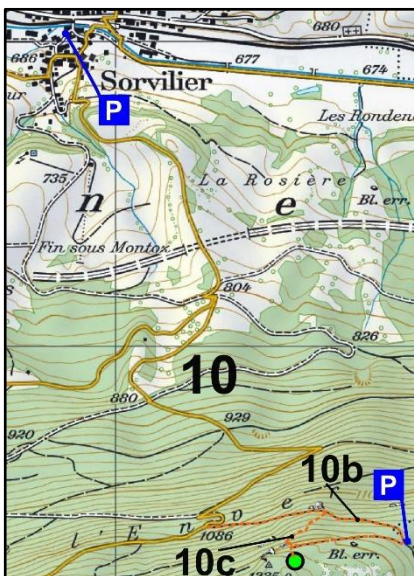
**20 Buement**

Itinéraire de randonnée pédestre du bas jusqu'en haut !





16





# Quand la marche et le vol créent la bonne humeur...

Tout sur le Prélude  
Jura'ltitude XC 2017

Histoire de se mettre en jambes, le comité de la Jura'ltitude (du 22 au 25 juin 2017) a organisé une journée de marche et de vol au départ de Moutier le 30 avril dernier. Une quinzaine de pilotes était présent, même si les conditions de vol n'étaient pas forcément évidentes.

Prélude, définition tirée du dictionnaire Larousse : « *Ce qui annonce, précède, fait présager quelque chose.* » Bien et encore merci pour l'explication. C'est justement ce que voulait le comité de la Jura'ltitude XC avec le secret espoir d'attirer un maximum de pilotes, histoire de se dégourdir les jambes et d'aérer son matériel volant pendant une journée.

Une quinzaine de pilotes avait répondu à l'invitation. A noter surtout la présence du comité *in corpore* (seuls Richard et Julien avaient semble-t-il une bonne excuse pour ne pas chausser leurs godasses de sport...) en tenue de combat, le 30 avril dernier sur le coup de 7h30 à la roulotte de Moutier. L'accueil fut de circonstance avec café et croissants. Même si franchement le fond de l'air était particulièrement frais. Car c'est bien connu et c'est la devise militaire qui le prétend : il faut toujours aller au combat l'estomac plein et la vessie vide.

Après le mot de bienvenue du président Vincent Aubry, c'est déjà l'heure du choix cornélien en raison d'une météo peu propice pour envisager des vols dans la région de Moutier. Avec un régime de bise, deux possibilités : viser Boécourt en déplaçant la caravane à Delémont ou alors opter pour le Weissenstein sans être sûr de pouvoir décoller dans de bonnes conditions. Et c'est là que Roman Kowalczyk annonce, presque solennellement : « *Ben moi,*

*Et ça vole...*



*j'essaierais bien le Weiss !* » Sa proposition fait mouche, puisqu'il convainc plusieurs pilotes à le suivre, dont un certain Laurent Monneron (vainqueur de la JAXC 2016 sur le parcours Challenge), qui devait probablement déjà se dire qu'il y avait peut-être un bon coup à jouer.

Ce petit groupe décide alors de prendre le train depuis Moutier pour se rendre à Gännsbrunnen. Le petit groupe entame alors l'ascension de la Hasenmatt. Peut-être qu'il y a une possibilité de décoller depuis là. Parce que très rapidement on apprend, photo à l'appui, qu'il y a environ 100 parapentistes qui poireautent au Weiss. Trop travers gauche pour décoller et surtout trop fort selon les infos. Une bonne heure de grimpe et la vue est imprenable depuis le déco de la Hasenmatt. Le groupe discute : ça devrait le faire ! Et ça le fera plutôt bien...

Le gros du peloton choisit de se rendre à Delémont en voiture pour entreprendre ensuite la longue marche en direction du déco de Boécourt. Et tout le monde semble confiant, voire même un peu trop. Ceux qui n'ont pas l'habitude du

« marche et vol » (n'est-ce pas Xavier ?) se rendent compte rapidement que l'effort est conséquent surtout qu'il faut d'abord atteindre la Haute-Borne. Le rythme n'est ni soutenu ni trop lent, en fait juste adapté pour que les moins aguerris à ce genre d'exercice puissent suivre sans se mettre dans le rouge vif. On y croit, on y croit, d'autant plus qu'au loin, on peut apercevoir quelques voiles en l'air. Mais il reste encore bonne heure de marche pour atteindre le pâturage des Ortons.

Le groupe l'atteint sur le coup de midi. Et là, d'un seul coup, les mines s'allongent gravement. Mes amis, cela décorne les bœufs : les rafales sont fortes. Pffff, presque trois heures de marche pour s'asseoir sur son gros sac et attendre que cela se calme. Et ça ne se calme pas. En l'air, une seule voile, celle de Joris Lardon : parfois, en l'observant attentivement, on a l'impression qu'il vole à reculons et pourtant l'homme vole sous un couteau !!! Damien Rossé déplie quand même son aile et décolle. C'est chaud, c'est sport, ça passe tout près de l'arbre à droite,

ça n'avance presque pas, ça monte, ça descend aussitôt. Et tout ça sans avoir passé les arbres devant le déco. Bref et malgré toute la maîtrise de Damien, cela ne vend pas du rêve. Que faire dès lors ? Rentrer à Delémont par le même chemin ? Pousser la marche jusqu'à Glovelier où cela devrait être théoriquement moins fort ? Damien Charmillot et Vincent Aubry restent à Boécourt. Les autres mettent le cap à pied sur Glovelier, histoire de tenter le petit plouf et de pouvoir dire : « *Au moins on a pu voler un petit coup aujourd'hui... !* » Quarante minutes plus tard et les premiers sont prêts pour le petit vol, mais c'est presque aussi fort qu'à Boécourt. On y va ou on n'y va pas ? Telle est la question ! A Glovelier aussi, les rafales pourraient décorner un bovidé, même le plus résistant ! Les cycles sont irréguliers ; les voiles se lèvent, les pilotes contrôlent leurs machines. Bref, ce n'est pas évident parce que notre ami Eole a décidément choisi de nous compliquer la vie ! Le sousigné y va en premier, moyennement chargé sous sa Ion 3 Light. Pour une fois, je vais dire « je »... Je n'aime pas ça, mais voilà... Alors je choisis le bon moment pour gonfler, j'accompagne mon compagnon quand il se met au vent. De bleu, faut maîtriser ! Plusieurs pas avec la Ion pour lui donner une belle forme et ensuite se retourner pour ce petit

18



*Laurent Monneron a posé à Porrentruy après un vol de 73 km.*



*Le groupe qui a opté pour Boécourt doit se rendre à l'évidence sur le déco : c'est fort, mais vraiment fort !!! (db)*

vol. Ben voilà, cela décolle doucement et puis, comme c'est fort, il faut déjà penser à aller se poser. Marcher et surtout voler, c'est le rêve secret de tout le monde. Pour ceux qui ont opté pour la vallée de Delémont, le vol a été court. Quatre minutes ? Cinq ? Ou un peu plus ? Quoique... Quoique ? Quoique ! Ayant décollé de Boécourt, Damien Rossé s'est posé au déco de Glovelier. Il a attendu les marcheurs. Il a attendu, pour aussi analyser la masse d'air. Il décolle, il s'amuse en wagas devant la pente. Il s'amuse certes, peut-être en pensant que ça pouvait le faire. Il monte, il enroule et ça le fait. Il monte très haut. Bref, sur ce coup, le patron, c'est lui !!! Nous sommes encore tous au sol quand nous le voyons déguerpir du côté de Delémont. En chemin, il voit probablement la voile de l'autre Damien (Charmillot). Ce dernier a sorti sa PI 1. Ensemble, ou pour ainsi dire, ils vont essayer de rallier Delémont, mais ils échouent à Bassecourt. A Glovelier, tout le monde peut faire un petit vol. On plie ; on va boire une bière (méritée !!!) au café de la Poste. Quelques téméraires décident de pousser la balade jusqu'à Delémont. Il fait chaud. Les organismes sont usés ! C'est juste le prélude de la Jura'ltitude. La marche est longue et ennuyante.

Comme le comité de la JAXC sait mettre les petits plats dans les grands, il a réservé une cabane forestière à Vicques. Les pilotes sont là, les accompagnants aussi, bref, tout le monde est content. Dans quelques jours, il y aura la Jura'ltitude, la course !!!

Les conversations vont bon train. Une idée sort du lot. Laquelle ? Nous sommes tous d'accord pour dire que ce « Prélude » a été une réussite. Dans l'immédiat, il y aura la Jura'ltitude. Mais après ? Pourquoi pas une nouvelle expérience. Nous l'appellerons la « Jura'ltitude XC Crépuscule » Eh ? Oh ? Pourquoi pas ???

Je n'aime pas dire « je », mais j'ai partagé quelques instants avec Laurent Monneron. Je connais son palmarès et je m'incline. C'est un pilote hors normes, il l'a prouvé. Il s'est d'abord baladé sur la première chaîne avant de filer au nord pour se poser finalement à Porrentruy, après 73 km. Et quand il te dit que le Jura est une belle région pour voler, tu as envie de le croire. Ce mec est phénoménal ! Simple d'accès ! Simple tout court ! Simple comme tous les parapentistes. Vive La Jura'ltitude XC !

**Daniel Bachmann**



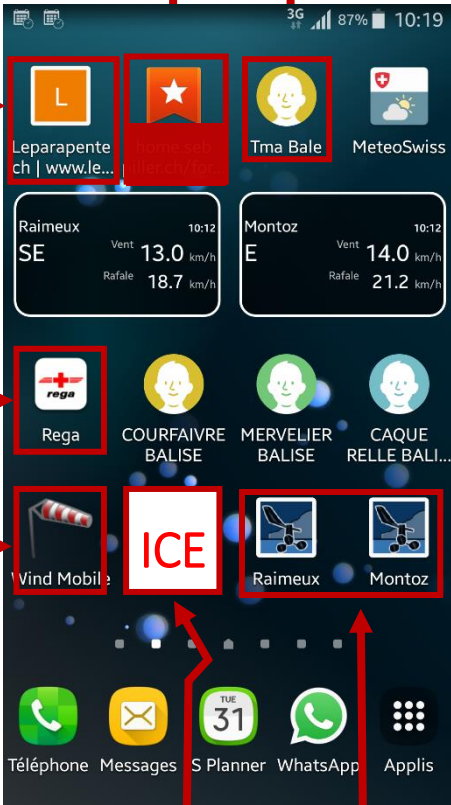
Presque tout le monde a **SON PROPRE Smartphone** ! De ce fait, voici une page d'info météo sans toujours tout chercher, y compris des solutions en situation d'urgence. Des infos pertinentes pour notre sport dans nos régions ! Si vous ne savez pas faire ce genre de choses, c'est volontiers qu'en passant à l'école à Delémont, je vous aide à faire ce que vous allez découvrir ci-dessous.

# Le conseil météo de François Boillat

**Regtherm**  
 Clients de l'école, accès aux prévisions du thermique de météoSUISSE  
**Indications de la puissance, des horaires et des vents.**

**TMA ON/OFF**  
**061/ 325 34 67**  
 En plus du **DABS**, il faut contrôler l'état de la TMA Euro Airport Bâle si vous savez que ça monte plus haut que 1700m !

**Leparapente.ch**  
**METEO LOCALE**  
 Toute la couverture météo de la région **SUR UNE SEULE PAGE !**  
**+WEBCAM vue sur Boécourt !**



**App MétéoSuisse**  
**DANGERS:** orages, vent, etc.  
**ANIMATIONS:** radar de pluie actuelle.  
**TEMPS ACTUEL:** mesure du vent, Fahy + Chasseral.

**App REGA**  
 En un seul **SLIDE** -> GLISSER  
 Un **SMS** est envoyé automatiquement à la REGA avec **vosre position GPS** et votre téléphone **se met sur haut-parleur** tout seul en relation avec la centrale !

**Widget de windmobile**  
**Gadget** sur smartphone qui affiche en direct Raimeux et Montoz  
**Direction du vent en français !**

**App WindMobile**  
 Toutes les balises suisses + Webcam de WindMobile  
**2 formats d'affichage**  
 -> téléphone **debout** ou **couché** !

**Balises tél. de la région**  
 Régler les forces par rapport aux obstacles autour des balises !  
 Caquerelle = **+ 10km/h en SO+O**

**Contact ICE**  
**In Case of Emergency**  
 -> en cas d'urgence  
 Configurez votre téléphone de manière à avoir accès à CES contacts qu'il faut définir dans la configuration du téléphone !  
 Les contacts ICE **peuvent s'utiliser avec un téléphone verrouillé** par un code !  
 Numéro d'urgence sans réseau=112

**WEBCAM Windline**  
 Servent à voir le déco en plusieurs images : **ZEITRAFFER**  
 Les directions sont en allemand !  
**O=Ost=Est - W=West=Ouest**

**En conclusion, voici l'ordre dans lequel je propose à mes élèves/clients de faire les choses :** 1. Regtherm pour la force du thermique et les vents aux différentes heures 2. Leparapente.ch pour la météo générale « gratuite » + aéroport de La Chaux-de-Fonds pour le TAF=évolution 3. Appeler + regarder les balises pour valider la météo prise 4. Voir les dangers et vents constatés sur l'App météoSuisse 5. Aller se faire plaisir !

# Francis Petermann est de retour sur les bancs d'école

Par ici  
les petits potins

Non, ce n'est pas une plaisanterie, mais notre ami Francis Petermann (toujours dans sa combinaison légendaire rouge délavée et coiffé de son casque tout aussi légendaire blanc) est de retour sur les bancs d'école. Et ce, à l'âge presque canonique de 80 ans.



Des bancs d'école, en l'occurrence ceux de l'école Pilot. Comme il a décidé de s'offrir une nouvelle voile (une Eden 6 !), il s'est dit que ce serait encore mieux de revoir quelques fondamentaux : « *En vol, cela va très bien. C'est au décollage que j'éprouve des difficultés. Comme j'ai de la peine à courir, je m'assieds toujours trop vite.* » Francis est donc allé écouter les conseils de Morane Montavon pour essayer de résoudre le problème. On a ainsi croisé notre brave homme sur les décors de Vicques, Boécourt et Glovelier où il s'entraînait assidument. Courage Francis ! (db)

## La poisse qui colle aux skis !



Du lundi 13 au vendredi 17 mars derniers, la semaine devait être belle pour Jonas Rossé, Olivier Moser, Raphaël Seuret et votre plumiste préféré sur les pistes de ski de la station valaisanne de Fiesch. C'était à l'occasion du camp de ski du Collège Stockmar de Porrentruy. Les mousquetaires en question ont pour habitude d'officier en tant que moniteurs. Quelle prétention !!! Histoire de joindre l'utile à l'agréable, ils ont effectué quelques jolis vols, soit à la pause de midi (Olivier est même monté comme un bouchon à plus de 3000 mètres), soit en fin de journée avec un posé au fond de la

vallée skis aux pieds sur l'herbe... Une semaine de rêve jusqu'à vendredi midi pour Raph lors de l'ultime descente de ce camp 2017. En voulant éviter un skieur qui lui avait coupé la priorité, notre homme a chuté. Bilan : déchirure du ligament entre la clavicule et l'acromion. C'est la REGA qui a transporté notre malheureux Raph à l'hôpital de Viège. Bon rétablissement ! (db)

## Un autre éclopé...



Dans le genre poissard : Xavier Brahier. Notre ami franc-montagnard sera sur la touche pour un bon moment. La photo est là pour en témoigner. Notre « XA », amateur de football à ses heures perdues, a été victime d'une rupture du tendon rotulien suite à un choc involontaire avec un autre joueur.

Cela s'est passé samedi 27 mai aux Genevez. Transporté à l'hôpital, Xavier a été opéré dans la soirée. Et maintenant place à la patience et à la longue rééducation. Courage, « Xa » ! (db)

## Thomas : un PTV à 3,22 kg !



La grande famille des vélivoles s'est agrandie avec un heureux événement le dimanche 29 janvier dernier avec, semble-t-il, un tout petit poil de retard. Vincent Aubry et Virginie sont devenus parents pour la première fois. Le beau bébé se prénomme Thomas. Voici le message du Vinch à ses amis quelques heures seulement après la naissance de cette petite merveille : « C'te fois ça y est ! C'était le meilleur atterro de sa vie. Notre petit Thomas s'est posé naturellement comme une fleur à 11h57 dimanche 29 janvier. PTV 3,22 kg, envergure 49 cm, des pieds de géant et les yeux bleus de ses parents. On se réjouit de vous le présenter. »

Bravo aux parents et surtout bienvenue au petit Thomas ! (db)



## Ouest : Mathay (France), une alternative à explorer !

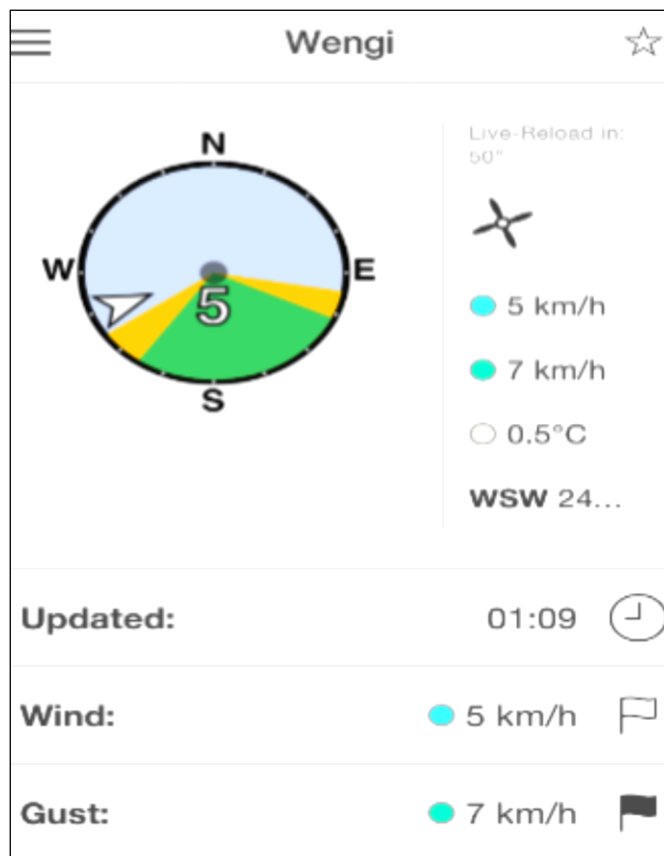


Nous sommes tous d'accord sur un point : dans notre région, quand c'est Ouest, il n'est pas forcément facile de savoir où aller aérer son gros chiffon muni de suspentes. Il y a certes Montmelon, mais gare aux surprises, surtout en début de saison. Il y a aussi Mervelier pour autant que cela ventile suffisamment fort. Sinon, plouf après deux minutes seulement... Grâce à notre ami Stéphane Claude (il vient de s'inscrire au Club), une alternative existe en France voisine. A Mathay plus exactement.

A partir de Delémont, comptez une petite heure en voiture pour pouvoir déplier l'aile. Il s'agit d'un site de 150 mètres, assez petit au décollage et qui nécessite visiblement une bonne technique de gonflage puisque le déco est petit. La Plume va aller en repérage ! Et quand c'est bon, il y a semble-t-il du monde. Comment s'y rendre ? En entrant à Mandeuve, suivre la grande ligne droite, puis virage à droite qui mène au Super U. Il faut ensuite continuer jusqu'au feu rouge, puis prendre la première route à gauche « route forestière-belvédère » et puis suivre jusqu'au déco. Il se situe derrière la place de jeu pour enfants. Une fois au déco, un panneau de la FFVL indique les restrictions en vigueur. Le faucon local a visiblement le droit de copuler. Coordonnées GPS du déco : N 47.4314 ; E 6.7958. Pour l'atterro : N 47.4322 ; E. 6.7911. Pour l'atterro, il se situe derrière le cimetière (cela ne s'invente pas...) et attention aussi il y a une petite ligne électrique à proximité. Les poteaux sont peints en blanc et rouge. Bons vols chez nos amis tricolores... (db)

P.S. Petit conseil de Stéphane Claude : éviter de laisser la clé de votre voiture sur le pneu avant gauche, parce qu'on est en France. Et si c'est lui qui le dit...

## Quatre nouvelles balises dans le « Thal » !

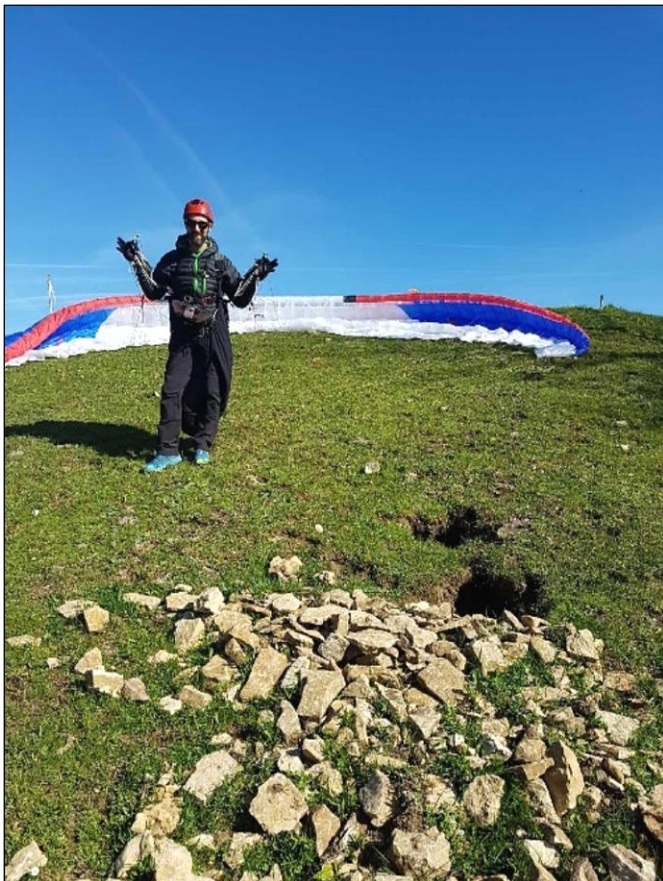


Très bonne nouvelle pour nous autres volatiles que nous sommes. Même si la vallée de Balsthal n'est pas forcément notre terrain de jeu privilégié (quoique pour les « crosseux » de la première chaîne...), on peut noter que quatre nouvelles balises ont récemment été installées dans cette région.



C'est semble-t-il nos amis de Matzendorf qui sont à la base de cette initiative. Tout se trouve sur le site Internet : [www.holfuy.com/fr](http://www.holfuy.com/fr). Une application est également disponible pour nos téléphones portables. La Plume a testé, c'est d'une efficacité redoutable. Voici donc les quatre balises en question : Flugschule Jura Thal, Hohe Winde, Wengi et Hohwacht. Bons vols dans le « Thal », les amis ! (db)

## Les renards et leurs petits sont aussi nos amis...



22

C'est une information plutôt insolite relayée par Eliane et Bernard Cattin via le groupe « Parapentature ». Une famille de renards s'est récemment installée sur le déco de Montgremay, pile poil dans l'axe de décollage. Et selon Bernard, il y aurait des petits dans le terrier. Sur place et comme on peut le constater sur ces images (ici c'est Fred Pierard qui a l'air bien amusé avant de décoller...), le travail de nos amis les renardeaux est plutôt impressionnant. Alors, si vous êtes dans les parages, merci de ne pas déranger la faune et encore moins de vouloir boucher les trous... (db)

## Merci au TCS !



Cette petite info aurait dû être diffusée dans la précédente *Plume*, celle de décembre 2016. Pour des raisons techniques, votre rédacteur en chef préféré a dû supprimer la traditionnelle rubrique « Par ici les potins ». Avec l'accord du principal intéressé (un certain Alain Piquerez...), *La Plume* a décidé de « recycler » cette petite *news*, tant elle est drôle, voire même épique. La voici donc et merci à son auteur Damien Charmillot...

Le dimanche 4 décembre 2016, Alain Piquerez prend sa voiture pour covoiturer quelques pilotes et profite d'une journée de vols à Engelberg organisée par Jura Evasion pour s'entraîner aux exercices d'exams biplace 1. La concentration fut rude et après une magnifique journée bien remplie de quatre vols, au retour, la fatigue se faisait sûrement ressentir en faisant le plein d'essence dans sa voiture diesel...

Évidemment les voitures diesel n'aiment pas l'essence et c'est finalement le mécanicien du TCS qui s'est chargé de purger le réservoir pour que toute l'équipe puisse continuer sa route jusqu'à leurs pénates... (dc)

## Delta : vieux matos toujours utile



Histoire de faire un peu de place et d'en faire profiter d'autres, l'école ledeltaplane.ch met à disposition des deltas complets, ainsi que des toiles, barres de trapèze et autres tubes alu !

Il est bien entendu que le matériel n'est plus apte au vol, mais que ceci égaiera de la plus surprenante des manières vos soirées Tupperware ou pour créer un avant-toit original ou encore pour confectionner un joli sac à main...

Bref, vous l'aurez compris, tout bricoleur du dimanche se doit d'avoir un soupçon d'originalité et cette caverne d'Ali Baba est à votre disposition moyennant un tout petit don dans la tirelire.

Prenez contact avec Nico Tatti (079 / 342 11 04). Il saura vous aiguiller vers le chemin qui vous mènera au trésor... (dc)



# Notre petit monde vu par des quidams ! Alors, Laetitia... !!!

Par le petit trou de la lorgnette (2)

Lors de son édition de décembre dernier, *La Plume* avait innové. C'était à l'époque une proposition de Damien Charmillot. Concept : donner la parole à une personne qui n'a strictement rien à voir avec notre petit monde du vol libre. Nous avons, à cette occasion, découvert Lucie Membrez. Cette fois, c'est Laetitia Charmillot qui est l'invitée de notre journaliste volant.

Bonjour Laetitia, on a envie de mieux vous connaître. Alors, qui êtes-vous ? Je m'appelle Laetitia Charmillot. Je suis en couple à Glovelier, la fraîcheur de la trentaine, sans enfants et actuellement en recherche d'emploi dans le domaine du polissage (le message est passé...).

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

Je pense que les soucis prennent tout de suite moins d'importance avec le fait d'être en l'air et que cette activité doit libérer l'esprit. Par contre, je pense qu'il faut être courageux pour se retrouver là-haut !

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

Je suis plutôt tête en l'air ! J'oublie tout !!! (*n.d.l.r. : son compagnon, présent lors de cette interview, acquiesce fermement à la précédente affirmation*) Mais je suis une rêveuse, d'où mon côté un peu tête en l'air.

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

Je n'en connais pas, si ce n'est toi (euh, celui qui en l'occurrence pose les questions...). Tu ne m'as déjà pas

*Laetitia Charmillot interviewée par un autre... Charmillot !*



spécialement parlé de tes exploits en vol, donc la réponse est plutôt négative. En fait, je n'y connais pas grand-chose dans cette discipline.

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

Je pense que oui. J'imagine qu'en partant, j'aurais peur mais une fois en l'air, je me dis que cela irait ! Je pense que partir du sol et se jeter dans le vide doit être très prenant !

Avez-vous déjà volé ? Ou alors allez-vous le faire ?

C'est non aux deux questions. Je n'ai jamais volé et je ne pense pas que je le ferai un jour de ma propre initiative. J'aurais trop peur ! Maintenant, si je recevais un bon cadeau, je pense que je tenterais quand même. Non seulement pour moi, mais également et surtout pour faire plaisir à la personne qui m'a offert le cadeau. J'ai vécu une expérience négative en essayant le saut pendulaire de Montavon. Une personne m'a enlevé les mains de la barrière pour me lancer

dans le vide, alors que je n'étais pas encore psychiquement prête. Et depuis, j'éprouve des craintes à me lancer dans ces différentes aventures.

Et selon vous, quelle image a le vol libre dans la population en général ?

Je n'ai jamais entendu quelqu'un se plaindre ou dire du mal des véli-voles. Je trouve que si l'on est dans un endroit où il y a des parapentes (comme à Glovelier), on les regarde toujours et cela passe le temps. Et de plus, cela met des couleurs et de la joie dans le ciel !

En enfin la question quiz : combien de pilotes (parapente et delta confondus) pensez-vous qu'il y a dans le Club Vol Libre Jura ?

Je dis 200... C'est beaucoup ? 500-600 aux dires de son chou-chou !

Pas mal !

Propos recueillis par Damien Charmillot

# Antoine Girard : un peu plus près des étoiles...

**Un record à 8157 mètres**

C'est un exploit, une authentique performance sportive. Le Français Antoine Girard a atteint l'altitude de 8157 mètres en survolant le mythique Broad Peak (sommets qui culmine à 8051 mètres). C'est du coup le record du monde. Certes, des alpinistes ont déjà volé plus haut mais par gravité, à l'image de Jean-Marc Boivin qui avait décollé du sommet de l'Eve-rest (8848 mètres) en 1988. De passage à Montreux pour une conférence, Antoine Girard a accordé une interview exclusive à notre ami Jan Laïs.

24

**Dans quel contexte as-tu fait ton record et comment t'es-tu préparé ?**

En fait, je ne me suis pas préparé du tout. Je n'ai jamais visé le record ou quoi que ce soit. J'ai juste visé d'aller au Pakistan pour un vol bivouac autour des cinq 8000 du Pakistan. J'avais quand même dans l'idée d'essayer de monter le plus haut possible mais je n'ai jamais visé le record. Après, j'étais bien acclimaté. La fenêtre s'est ouverte au bon moment à la fin et j'ai saisi ma chance. Ce n'était pas un objectif avant ; si je pouvais, je voulais le faire mais il n'y avait pas de vrai objectif dessus.

**Quel est le comportement de la voile à 8000 mètres. En clair, existe-t-il une différence avec un vol « normal » ?**

Oui, il y a une grosse différence uniquement dans la vitesse de vol du fait que l'air ne porte pas et cela augmente entre 10 et 12 km/h la vitesse trim. Du coup, bras hauts, ça va très vite. En plus, j'avais encore une plus grosse différence parce que j'étais 15 kg au-dessus du PTV, donc j'allais 30 km/h plus vite que d'habitude, ce qui était assez surprenant. Le comportement de la voile ne change pas. En revanche, la réaction du corps

*Une vue juste incroyable pour Antoine Girard. (ag)*



change beaucoup. On fait tout en retard, c'est-à-dire quand la voile *shoote* en avant, le temps de se dire : « Allez, je mets un coup de frein ! » pour l'arrêter et la voile est déjà revenue en place. On a l'impression que la voile est différente mais c'est juste toi qui est en retard. **Quelles sont les conditions de vol dans l'Himalaya ?**

J'étais au Pakistan, ce qui est très différent de l'Himalaya. Les sommets sont beaucoup plus hauts en moyenne qu'au Népal par exemple et c'est beaucoup plus sain que le Népal du fait qu'il n'y a pas de brise ou alors juste 10 à 15 km/h.

**Pourtant, dans ton film « Pakistan Airway », il y a une scène où tu voles à plus de 30 km/h en marche arrière !**

Oui, mais c'était davantage un venturi d'orage que de la vraie brise ; c'est la fois où je me suis fait un peu peur. Il y avait du vent très fort. Je pense qu'il y avait 80 km/h mais c'est parce que j'étais au mauvais endroit au mauvais moment. Le Pakistan n'est pas réputé pour ses brises. Les conditions sont très bonnes et les thermiques forts mais sains, très larges. Contrairement à

d'autres endroits dans mes voyages, comme la Nouvelle Zélande, je vous conseille d'aller voler au Pakistan alors que la Nouvelle Zélande, je dis attention.

**Cela a l'air risqué une telle aventure de vol bivouac seul. Avais-tu calculé tous les risques, comme par exemple la météo ?**

Oui et non. Au départ, j'avais prévu de le faire à deux mais le copain a dû renoncer une semaine avant pour des problèmes de visa. J'ai eu une semaine pour m'y préparer. J'ai fait trois aventures au Pakistan, donc je connaissais bien le pays. J'ai évalué la différence de partir seul par rapport à partir à deux et j'ai un peu adapté le voyage en fonction, mais ça reste quand même extrêmement engagé de partir seul du fait que si on se foule une cheville ou on se casse une jambe, l'hélicoptère ne peut pas forcément venir te chercher car il ne monte pas au-dessus de 5000 mètres. Appeler les secours est difficile, t'as le « Spot » mais le téléphone ne marche pas. Il y a des risques qu'il faut prendre en



compte ; on ne vole pas pareil à deux que seul.

**As-tu douté que ça tourne à la catastrophe à un certain moment ?**

Une fois ou deux, un coup de vent très fort ou un posé sous le vent mais pas plus que dans les Alpes.

**Est-ce que ce genre de performance pourrait avoir un impact sur le développement du parapente en termes de sécurité et de performances ?**

Je ne pense pas à ce niveau-là. Ce n'est pas un gros problème de monter à 8000 mètres. Il faut être là au bon moment et au bon endroit. Au niveau du risque, c'est surtout que si on « vache », il y a une semaine de marche, donc il faut s'y préparer. Mais monter à 8000 mètres n'est pas vraiment un problème. Je pense que plus de monde va essayer de le faire et ça va être refait assez rapidement sans trop de difficultés. Nous avons maintenant du matériel léger qui permet de rendre acceptable la semaine de marche de retour au pire des cas.

**Est-ce que tout ça ce n'est pas un coup d'éclat publicitaire ?**

Ah oui, et je m'en sers énormément. Actuellement, je travaille : je suis enseignant et je vais essayer de passer à mi-temps pour vivre du sport, mais pour le moment je ne gagne pas d'argent du tout avec. J'espère pouvoir en vivre dans le futur.

**Est-ce que dans ce milieu, il faut prendre ce genre de risques pour sortir du lot ?**

Je ne pense pas ! Il y a une prise de risque mais comme dans les Alpes. Comme partout en fait ! Dans le parapente, pour sortir du lot, c'est plutôt par l'image et la beauté des choses que l'on fait que par le risque. Le plus bel exemple, c'est Tom De Dorlodot. C'est quelqu'un qui est très sain, qui engage très peu et qui sort des choses absolument merveilleuses. C'est pareil concernant JB Chandelier. Il ne prend pas de risques et fait de très belles images. Des gens dans ce milieu qui prennent des risques, il n'y en a pas tant que ça et je ne pense pas que c'est comme ça qu'on s'en sort.



*Le maître (à gauche) et l'élève (à droite). Un beau moment de complicité entre les deux pour La Plume.*

**Pourrait-il y avoir un effet « boule de neige » dans ce genre d'aventures ou de vols ?**

Je pense que oui. L'évolution du matériel va dans ce sens-là depuis des années. Il y a de plus en plus de choses qui se font et je pense que ça va se développer de plus en plus dans l'aventure.

**Etais-tu en compétition avec De Dorlodot, qui lui aussi rêve de voler à plus de 8000 mètres ?**

Non pas du tout. D'ailleurs, j'ai rejoint Tom au début du voyage et c'est lui qui m'a expliqué comment se passait le vol à haute altitude mais je n'avais pas l'objectif d'y aller. On a parlé d'aller au Pakistan ensemble, je ne pense pas que la course à l'altitude soit un combat. C'est un peu le hasard d'être au bon endroit au bon moment et ce n'est pas une compétition.

**Jusqu'où ça pourrait aller ?**

En altitude, je ne pense pas que ça puisse aller très loin. Dans mon cas, ça montait largement au-dessus ce jour-là. J'aurais pu monter à 8400, voire même jusqu'à 8500 mètres. J'ai quitté le thermique à +3 à 8150 mètres et, oui, on peut monter en altitude, peut-être même jusqu'à l'Everest mais ce qui vraiment magique, c'est survoler le 8000. Mais être 300 mètres au-dessus du 8000 mètres ou 10 mètres, ça ne change rien.

**Mais dans le sens de faire l'Everest pour être vraiment sur la plus haute montagne du monde ?**

Alors dans ce cas, c'est davantage de la compétition que de l'aventure. Pour ma part, je pense que la prochaine étape sera de se poser sur le sommet d'un 8000.

Propos recueillis  
par Jan Laïs

# Si par hasard ça ne vole pas, cela peut aussi kiter !

Découvrir une autre activité

Comme on le sait tous, notre ancien président Alexandre Constantin a plusieurs cordes à son arc. Il suffit de lire l'interview vérité (pages 35 et 36) menée par Nicole Siekmann pour s'en rendre compte. En plus d'être un pilote de parapente hors normes, il pratique aussi le kite. Pour *La Plume*, il nous offre ce dossier très intéressant. Et surtout décoiffant ! Le *kite*, ça vient d'où, depuis quand et c'est quoi ?

Tout d'abord, le *kite* est un mot anglais qui veut dire en réalité cerf-volant. Vous verrez que ses origines anglophones se retrouvent régulièrement dans les termes parlant du *kite* en général.

Le cerf-volant étant vieux (presque) comme le monde, le *kite* a, lui, fait son apparition dans les années 70 aux Etats-Unis et en Hollande. Certains, dont le Hollandais Gijsbertus Panhuise, ont commencé à élaborer des cerfs-volants de traction, avec les moyens du bord et l'expérience de l'époque pour déboucher sur des ailes gonflables dans les années 90. Ces ailes gonflables ont été brevetées par deux Français en 1995. Le succès de ce sport est alors en marche !

Pour info, pour piloter les ailes des années 70-80, les *kiteurs* se servaient de châssis en tube, sur le même principe que les cages sur les parapentes. Je ne sais pas ce que ça donnait lorsqu'ils tombaient avec dans l'eau... !

Après avoir tenté le *kite* avec des skis nautiques, sont apparues des planches toujours mieux étudiées et profilées pour aller sur l'eau. Le *kitesurf* est né !

La pratique et le matériel n'ont plus rien à voir avec les cerfs-volants chinois du IV<sup>ème</sup> siècle avant J.-C., ou encore avec les ailes de traction

Le Pips dans ses œuvres...



sommaires pour barque de navigation d'il y a plusieurs siècles !

Après sa petite histoire, voilà ce qu'est vraiment un *kite*. C'est une aile. Contrairement aux apparences et à son nom, ce n'est pas un simple cerf-volant, mais bien une aile très étudiée, afin de pratiquer les différentes disciplines qui s'y rapportent. Il y a trois disciplines principales, qui comportent encore quelques sous-catégories. Les sous-catégories sont très comparables à celles que comporte le vol libre. C'est-à-dire que l'on peut se déplacer simplement en ligne droite sur terre ou neige, simplement naviguer et se balader sur

l'eau, un peu comme on le fait lors d'un vol loisir ou d'un joli *soaring*. Ou alors faire du *freestyle* et des figures comme l'on pratique l'acrobatie dans notre passion. Du matériel de vitesse est également conçu dans le même esprit que nos ailes de compétition.

**Voici ces trois disciplines :**

**Kite sur terre, avec un char à trois roues ou une sorte de planche à roulettes appelée *Mountainboard*.**

Cette pratique consiste à se faire tracter par l'aile, alors que le « pilote » est assis sur un char, comme le char à voile... mais sans la voile ! Le *kite* faisant office de voile. Il y a





**Kitesurf freestyle : et en plus il y a du charme !**

deux roues arrières indépendantes ou sur un même axe et une roue avant directrice avec les pieds.

La deuxième façon de se déplacer en *kite* sur la terre ferme se fait à l'aide d'une *Mountainboard*. Il s'agit d'une sorte de *skateboard* mais avec des roues plus grandes et en caoutchouc à crampon. Cette planche permet d'aller dans des terrains légèrement accidentés mais c'est sur le sable, tout comme le char, qu'il est le plus agréable de le pratiquer.

Il est difficile de faire du *freestyle* avec un char, au contraire d'une *Mountainboard*, qui permet d'effectuer de nombreux sauts et figures acrobatiques. Il est cependant possible d'aller très vite en char.

**Kite sur neige, Snowkite, à ski ou en snowboard.**

Cette fois, la pratique consiste, à moins d'aller sur un glacier, à *kiter* en hiver uniquement, sur des surfaces enneigées. Le déplacement se fait à ski ou en *snowboard*. On appelle ça le *snowkite*.

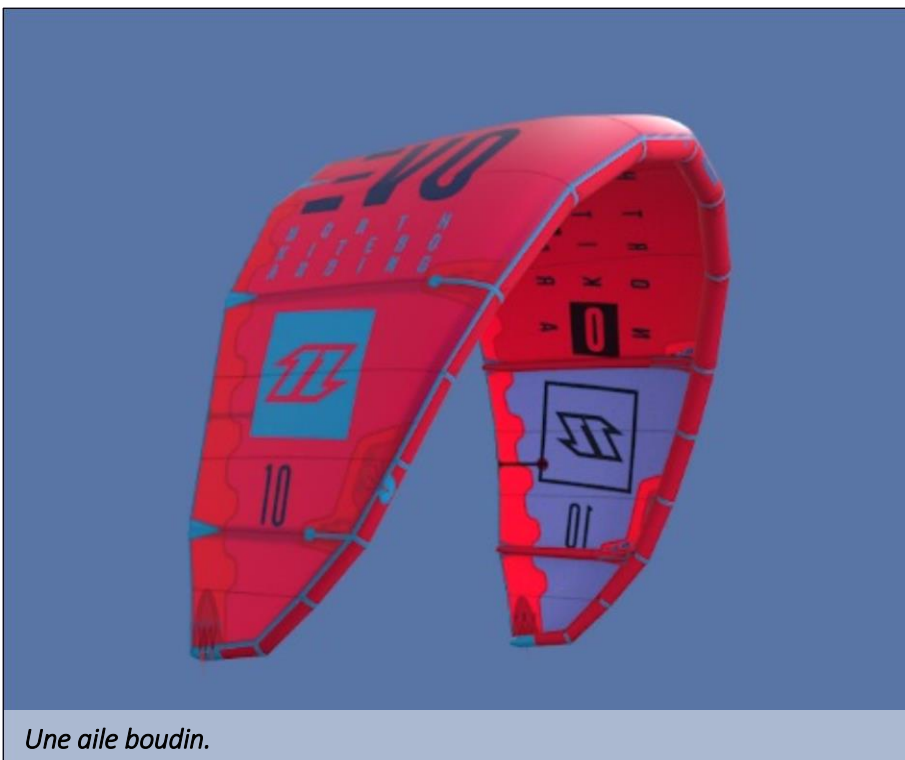
L'avantage de cette discipline est qu'il ne faut pas beaucoup de vent pour pouvoir se faire tracter, les skis ou le *snowboard* ne provoquant que peu de résistance et de traînée. Tout comme le char et la *Mountainboard* d'ailleurs. Là aussi, on peut privilégier la vitesse et les figures tout comme la simple session (une session correspondant à un vol pour nous) pour le plaisir.

**Kite sur l'eau, Kitesurf. Sur une planche de surf, de kite spécifique (twintip) ou de wakeboard et encore sur Foil.**

Là, c'est à mon avis la façon la plus *fun* de pratiquer le *kite* et la plus agréable si on le fait sur une mer à 27 degrés... entre deux bronzages d'orteils accompagné d'un Mojito !

Le *kitesurf*, comme son nom l'indique, peut s'exécuter à l'aide d'un *surf* amélioré à cet effet. On appelle ce *surf* une planche directionnelle. Une autre planche spécifique au *kitesurf* permet de naviguer non pas dans un seul sens, comme le *surf*, mais de se déplacer dans les deux directions de la planche. La planche n'est plus pointue à une extrémité, mais est quasiment droite aux deux bouts. On appelle cette planche une *Twintip*. Encore un dérivé de l'anglais... Cette planche permet de naviguer simplement ou de faire des sauts de plus ou moins grande amplitude. Beaucoup de détails techniques composent les planches de *kitesurf*. Le profil, la souplesse ou rigidité, le poids et les ailerons en sont des exemples. Ces derniers facilitent le guidage et la stabilité en lacet des planches. Mais pour une pratique un peu particulière du *kitesurf*, il est possible de les enlever. Ces planches sont alors comparables à celle du *Wakeboard* (planche sur laquelle on se fait tirer par un bateau ou un treuil, comme à ski-nautique). On les utilise pour *kiter* sur des objets et îlots flottants appelés « modules ». Ces derniers forment en général des parcours comparables à ceux des *Snowparks* que l'on trouve dans les stations d'hiver. Les ailerons précédemment cités sont donc enlevés pour ne pas les arracher sur les modules et autres tremplins. Un autre détail technique concernant les planches de *kitesurf* sera développé un peu plus loin. Car il a un atout indéniable pour pratiquer ce sport dans notre région...

Après les planches, les ailes. Celles-ci peuvent être à caissons, comme nos parapentes, ou alors à boudin gonflable, spécifiques au *kitesurf*. Pour simplifier, les ailes à caissons sont divisées en deux catégories : l'une pour la vitesse pure et l'autre pour le *freestyle* sur terre et neige.



**Une aile boudin.**



Le matériel d'Alexandre Constantin.

Les ailes de vitesse sont très allongées et très comparables aux parapentes de compétition. Celles de *freestyle* ont un bien plus petit allongement et sont vives. Les ailes à boudin sont quant à elles plus ressemblantes d'une catégorie à l'autre. Les différences principales se situant plus sur le profil et les points d'attaches des lignes. Les lignes sont les suspentes. Il y a

quatre ou cinq lignes selon les modèles. Je n'entrerai pas dans les détails et autres subtilités.

Autre particularité des ailes de *kite*, leur taille. En effet, par rapport au vol libre où l'on choisit son aile par rapport à une fourchette de poids bien précise, une aile de *kite* se choisit principalement pour des conditions de vent en particulier. C'est-à-dire que si l'on *kite* dans du vent fort,

on choisira une petite aile, de 5 à 8-9m<sup>2</sup> par exemple. Alors que si l'on *kite* dans du vent faible on optera pour une aile plus grande, de 12 à 18m<sup>2</sup>. Petit bémol, cela implique qu'il est préférable de posséder plusieurs ailes de tailles différentes afin de pouvoir *kiter* dans des conditions variables. Cela a évidemment un coût. En plus de l'aile et de la planche, le reste du matériel de *kite*, valable pour toutes les disciplines, est composé d'un harnais, des lignes qui s'acquièrent indépendamment de l'aile (à boudin) avec la barre de contrôle, une combinaison néoprène si l'eau n'est pas très chaude, des *boots* en option, d'un gilet anti-chocs et d'un casque (conseillés) et de quelques accessoires propres aux différentes disciplines.

#### L'apprentissage :

Comme le deltaplane ou le parapente, il existe une formation pour apprendre à pratiquer le *kite* en toute sécurité et acquérir les bases du pilotage. Cette formation débute généralement par une journée d'initiation qui permettra à chacun de se faire une idée (plus ou moins bonne) de ce que peut être cette pratique. Ensuite, un peu de théorie est nécessaire pour apprendre à connaître le matériel, les techniques de décollage et repose de l'aile, comprendre pourquoi l'aile délivre plus ou moins de puissance selon son placement dans l'espace et ses réglages, les priorités avec les autres pratiquants etc... Il y a finalement beaucoup de points en commun avec le vol libre et le parapente en particulier. On pourrait croire que le *kite* est très facile à apprendre lorsque l'on pratique déjà le parapente, mais détrompez-vous ! Cela peut bien évidemment faciliter l'apprentissage mais c'est une discipline exigeante qui demande de réelles connaissances et heures de pratique pour maîtriser son matériel.

En Suisse, plusieurs écoles de *kite* existent. Il y en a pour toutes les sortes de *kite*, sur terre, eau ou neige. Hans Bollinger, par exemple, que tout le monde connaît avec son école de parapente à Nods, a étoffé



son offre en proposant ces formations. Il faut dire qu'il est bien placé pour cela, à quelques kilomètres seulement du lac, et au pied du Chasseral qui permet autant de voler l'été que de pratiquer le *snowkite* l'hiver.

De façon plus annexe à ses nombreuses activités, Frédéric Lovis propose depuis quelques années de s'essayer au *snowkite*. Il est également de très bon conseil.

Le *kite* ne permettant pas à lui seul d'en vivre en Suisse, il y a plusieurs instructeurs qui ont mis en place des formations à la demande, en plus de leur activité professionnelle principale. Ces formations permettent d'acquérir les bases de pilotage ainsi que les connaissances météo et matérielles. Mais elles ne débouchent pas sur un brevet comme dans le vol libre. Des stages de perfectionnement pour tous niveaux existent également.

#### La législation :

Comme dans le vol libre, le *kite* possède des règles et des lois, aussi bien sur l'eau que sur terre ou neige. Dans un premier temps, une règle commune à notre sport est, bien évidemment, d'avoir l'accord des propriétaires de terrain, de plan d'eau ou de piste de neige pour pratiquer ce sport.

Ensuite, ce sont les règles de navigation qui entrent en ligne de compte sur nos lacs ou en mer. De nombreux sites d'informations sont à disposition pour connaître ces règles.

#### Le kite dans nos contrées :

Tout d'abord, je vais vous citer une phrase d'un voleur-kiteur de chez nous qui m'a interpellé. « *Si on avait*



*Kite avec buggy.*

*vraiment une région à vent pour pratiquer le kite et pour mettre des éoliennes, je ne pense pas qu'on pourrait voler quasiment toute l'année comme on le fait.* » En gros, s'il y avait assez de vent pour faire du *kite* autant que l'on vole... on ne volerait pas !

Cela résume assez bien nos conditions météo et ce à quoi il faut vous attendre si vous vous mettez au *kite*. Nous sommes dans une magnifique région qui nous offre de nombreuses possibilités d'activités de plein air, comme le VTT, l'escalade, la pêche, le bateau et surtout le vol libre. (une des meilleures loin à la ronde d'ailleurs.) Mais pour pratiquer le *kite*, il faut passablement de vent. Les jours bien ventés dans la région ne sont pas très fréquents. Pour profiter du *kite* chez nous, il faut avoir un travail très flexible afin de profiter de ces quelques rares mais néanmoins superbes jours de

vent. Cela ne veut pas dire qu'il n'est pas possible de faire du *kite* chez nous, mais c'est parfois frustrant d'avoir du matériel qui dort à la maison, comme notre parapente ou notre delta, quand il pleut...

Cependant, le *kite* a plus d'une corde à son arc ! En effet, depuis les années qu'il a vu le jour, il s'est beaucoup développé et se développe encore. Comme le parapente, le *kitesurf* en particulier, a vu une véritable révolution technique apparaître il y a peu : le *Foil*. C'est le détail technique dont je vous parlais un peu plus haut.

Le *Foil* est au *kitesurf* ce que les joncs sont au parapente et le stabilisateur au delta. Le quoi ? Le *Foil* est une sorte d'aile solide immergée et fixée sous la planche, qui permet à la navigation, à un kiteur sur sa planche dans notre cas, de littéralement « voler » sur l'eau. Mais le *Foil* est une invention qui ne date pas d'aujourd'hui, et pas qu'un peu !

Ceux qui font du bateau doivent le savoir. Et qui n'a jamais pris un de ces fameux bateaux rapides avec ses deux patins à l'avant, qui le soulèvent à partir d'une certaine vitesse ? Pour rejoindre l'île de Porquerolles par exemple...

*Encore plus sport avec le foil.*



**Le foil.**

30

Donc le *Foil* est apparu pour la première fois vers 1860 (!) sur des bateaux. Il a été développé sur des bateaux de transport et plus tard militaires. Aujourd'hui, on le voit régulièrement sur certaines catégories de bateaux de compétition.

Cet appendice technique permet de transférer la vitesse de l'embarcation, mais surtout de la planche de *kite* dans notre cas, en portance. La véritable révolution avec le *Foil*, c'est qu'il permet de naviguer dans beaucoup moins de vent, puisque la

portance qu'il faut pour se déplacer est là beaucoup plus tôt. CQFD Et cela nous arrange bien dans notre Jura qui n'est généralement pas beaucoup ventilé ! Les *kiteurs* les plus aguerris naviguent dans 10 km/h de vent... ! C'est bluffant !

**Les adeptes du *kite* chez les spatzs du VLJ :**

Il y a bon nombre de spatzs que vous connaissez qui, en plus de leur passion, le vol libre, pratiquent le *kite*. J'en fais partie. Mais on peut encore noter notre nouveau président Alphonse, Fred (Lovis), Simon, Joris,

Pierrot (Comet), Alain ou encore le Pips. Mais pourquoi ces spatzs se sont mis au *kite* ?

Du *kite*, déjà parce que c'est un sport qui procure beaucoup de plaisir et de sensations de vitesse et de puissance. Mais également car c'est un bon moyen de toucher une aile quand ça ne vole pas en parapente ou en delta. C'est le complément idéal au vol libre !

Certains de nos spatzs sont assez mordus pour *kiter* régulièrement chaque hiver lorsque les conditions le permettent. Ils vont souvent dans les Franches-Montagnes, à Chasseral ou dans la Vallée de La Sagne qui offrent de belles étendues pour pratiquer le *snowkite*. D'autres n'hésitent pas à partir sous les tropiques ou dans le Sud de la France pour faire du *kitesurf* au chaud. Pour ma part, j'ai appris beaucoup lors d'un voyage en République Dominicaine, où j'ai savouré chaque session et fait de sympathiques connaissances.

Pour résumer, la formation au *kite* n'est pas obligatoire, mais vivement conseillée. C'est un sport qui peut s'avérer incroyablement plaisant, mais également très dangereux si l'on ne prend pas les précautions nécessaires.

Pour ce qui est de le pratiquer chez nous, sous n'importe quelle forme qu'elle soit, nous avons tout de même de très beaux terrains de jeu ! Il suffit d'être un peu patient pour avoir les conditions favorables. Mais lorsqu'elles sont là, c'est le bonheur assuré. C'est un excellent complément à notre sport, qui donne de formidables sensations, comparables mais très différentes du parapente. Si vous n'avez pas peur d'être frustré (comme moi au début) et que vous voulez vous faire une idée, n'hésitez pas à faire un stage ou à demander conseil à nos pratiquants et, pourquoi pas, vous lancez dans l'aventure !

Bons vol pour les uns et bonnes sessions pour les autres !

**Un parakitespatz,  
Alexandre Constantin**

**Kite avec mountainboard.**



# Flyfat, une folle aventure de passionnés de technique !

Made in  
Switzerland

On connaît Ozone, Advance, Nova et bien d'autres marques connues. Et Flyfat ? Les passionnés ont pu découvrir ces ailes « made in Switzerland » lors du dernier Graitricks, à Moutier. A la base de Flyfat : trois hommes qui veulent proposer autre chose avec leur petites voiles. Alors pour *La Plume*, Basile Charmillot a pu visiter les ateliers à Grandvaux.

Visite de Flyfat lundi 10 avril dernier. Après presque deux heures de route et un téléphone pour me demander d'aller voler, j'arrive à Grandvaux. Bien que le temps soit idéal pour aller voler, on ne peut pas tout faire et ce n'est pas tous les jours que l'on peut visiter une entreprise qui réalise des parapentes. J'aperçois une grande manche à air qui m'indique que je touche au but. A peine arrivé, trois « Flyfateur », Simon, Luca et David me souhaitent la bienvenue. Impatient d'en apprendre plus sur le fonctionnement, je commence par leur poser des questions sur l'histoire Flyfat. En 2001, bien avant de concevoir la marque Flyfat, des copains qui partageaient la même passion ont créé le groupe Fat, qui regroupe des passionnés d'acro. Ils sont actifs en compétition, se produisent en faisant leurs *show* et partagent aussi leurs expériences de vol avec des écoles. Au fil des années, le groupe s'agrandit.

Bien avant la création de parapentes, ils ont créé des mini-parapentes radiocommandés et des cerfs-volants. Ils continuent par confectionner une aile de gonflage. L'assemblage se fait toujours par leurs soins et avec leurs connaissances en couture. Il faut spécifier qu'ils ne sont pas experts dans le domaine de la couture. Cela ne semble pas les décourager et ils finissent par sortir une aile qui leur permet de faire leur



premier vol. Par la suite, ils développent des parapentes avec l'aide d'Alexandre Paux, le concepteur de MCC Aviation et Sky Paragliders. Alexandre a mis en place le budget pour lancer l'atelier et de plus il a engagé une jeune couturière à qui il a demandé de se former pour les techniques spécifiques à la réalisation de parapentes chez Sky. En effet, réaliser une chemise en coton n'est pas la même chose que coudre une aile de parapente en Ripstop. Actuellement, Flyfat partage les locaux de MCC.

En 2016, Flyfat commercialise la Tayo et la Tayo H2 « light ». Le groupe FAT met un accent particulier sur la provenance des matières et l'endroit de confection de leurs ailes. Le matériel provient principalement de France et la fabrication se fait en Europe. Leur plus grande fierté est la Poya et la Poya H2 « light ». Cette aile est la même que la Tayo à une différence près, et pas des moindres, elle est confectionnée exclusivement en Suisse par Cécilia, la couturière Flyfat. Les « Flyfateurs » disposent de toutes les

machines nécessaires, de la découpe du tissu à l'assemblage des suspentes. Des dizaines de machines sont nécessaires pour la réalisation d'une voile car chaque machine à coudre industrielle a sa propre spécificité. Certaines machines permettent de coudre des tissus de plusieurs épaisseurs avec une ou deux coutures, avec des points droits ou en zigzag. En plus de ces imposantes machines à coudre, il faut une planche informatisée pour découper le tissu. C'est une grande CNC qui découpe le tissu à l'aide d'un cutter chauffant avec très bonne précision. Une autre machine permet de calculer la longueur exacte des suspentes au millimètre près. La confection de la Poya prend environ quarante heures et demande un respect total des étapes car placer une des nombreuses pièces de tissu au mauvais endroit et se tromper dans la longueur des suspentes ont une incidence sur le profil de l'aile. Une fois que le montage des suspentes sur l'aile est terminé, la précieuse aile est prête pour des tests. A noter que le client est invité à visiter l'atelier lors de la confection de son aile



Trois « Fattman's » à l'œuvre.

Swiss Made. Certains accessoires comme le sac de portage sont confectionnés par Flugsau, le partenaire. Quand une voile est terminée, elle passe des tests et des calculs, puis l'aile est gonflée devant les locaux MCC. En effet le site convient bien au gonflage car le bâtiment est entouré de champs d'herbe et même d'un site de pente école où j'ai eu la chance de faire quelques sauts de puce avec la Tayo, la sœur jumelle de la Poya.

Avant d'arriver à l'étape de la réalisation de la voile Tayo, l'équipe Flyfat s'est imposé des contraintes de poids et de technique. Par exemple, la façon de réaliser le bord d'attaque qui permet un profil optimal de l'aile, la simplicité pour permettre une durée de vie maximum et une grande facilité au gonflage. Et concernant la H2, une décoration minimum permet d'alléger la voile.

Une fois l'aile montée, divers tests comme les longueurs des suspentes ont été réalisés, et avant d'être commercialisée, elle a été homologuée chez Air Turquoise.

La Tayo et la Poya sont disponibles en XS/16 m<sup>2</sup>, S/18m<sup>2</sup> M/19.9m<sup>2</sup> et L/22m<sup>2</sup>. Elles sont homologuées en C dans les tailles S et M. D'après le rapport d'Air Turquoise, seul le débattement aux commandes est classé C. Les tailles XS et L sont en cours d'homologation. L'aile a 4.5 d'allongement et sa vitesse est de 44 km/h avec les trims ouverts et de 39 km/h pour les trims fermés. L'aile pèse entre 2,75 et 3,6 kg et pour la H2 entre 2,25 et 2,85 kg. Malgré leur petite taille, elles n'ont rien à envier au parapente dit traditionnel. Avec une finesse approximative de 8, elle est adaptée au vol thermique. De plus, l'équipe me signale qu'elle a

déjà été vendue comme aile principale. Pour plus d'informations techniques de l'aile, visitez leur site Internet: [www.flyfat.ch](http://www.flyfat.ch).

On me fait savoir avec fierté qu'un prototype de kite a été choisi par un certain Mike Horn pour un de ses projets. Après la visite de l'atelier et après avoir fait la connaissance avec la belle et jeune couturière Cécilia, je pars faire une séance de gonflage à l'extérieur du bâtiment. Après quelques minutes d'adaptation, la Tayo se laisse très facilement lever sans qu'il n'y ait besoin de prendre les élévateurs, elle monte toute seule ! Ludique, facile et réactive sont les mots qui me viennent à l'esprit. Je monte sur le talus pour réaliser un mini vol. Je gonfle l'aile et je cours plus vite que d'habitude à cause de sa taille : Et puis je décolle. Après deux petits virages, je me pose facilement. Ce n'est pas facile de transmettre au lecteur le potentiel de l'aile avec une minute de vol. Le plus simple est de prendre contact à l'école Pilot à Moutier. Morane Montavon vous prêtera avec plaisir une Tayo.

Flyfat développe de nouvelles ailes dans les styles suivants : Freestyle, Acro, Hike and Fly, Speed Flying et Speed Riding. Leurs noms : Gonzalez, Géronimo, Gummfluf et Scélérate. D'après leurs créateurs, ce sont des noms que l'on peut facilement gueuler quand on décolle.

Je suis ressorti les yeux plein d'étoiles. Etant couturier et parapentiste, je rêve de confectionner ma propre voile, ce qui serait juste magique !

J'ai été impressionné par la motivation et l'humilité de ces trois concepteurs et du fait qu'ils viennent de milieux professionnels externes au monde du parapente : ébéniste, économiste et électricien. Ils ont su s'entourer de bonnes personnes pour concrétiser leur rêve et donner vie à leur projet. Ils sont conscients qu'il serait difficile d'en vivre, mais ils sont jeunes, motivés et plein d'espoir.

Basile Charmillot





# Dans le Piémont, c'est comme dans le cochon, tout est bon !

Sortie du VLJ  
à l'Ascension

Le dicton est connu : on ne change pas une formule qui gagne ! La première sortie dans le Piémont en 2016 ayant été une réussite, il n'y avait pas de raison de modifier la destination pour la sortie annuelle du VLJ. Cela s'est passé pendant le week-end de l'Ascension.

La deuxième sortie est déjà dernière nous... Alors comme tout le monde n'était pas de la partie, et pour vous faire (re)découvrir cette région, voici un petit résumé de ce week-end piémontais.

Comme l'année passée, chacun se débrouillait pour réserver sa nuitée et ce, en temps voulu... Certains, qui s'y étaient pris un peu tard, ont dû se rabattre sur les dernières chambres d'hôtes, d'hôtel ou places de camping encore disponibles. Mais finalement toute la troupe était à quelques kilomètres seulement de l'épicentre du schmilblick volistique, comprenez l'atterrissage de Baio Dora. Aucun vrai rendez-vous ou endroit n'était prévu à l'arrivée de chacun, mais c'est tout logiquement que nous nous sommes retrouvés au fur et à mesure à cet atterro. L'appel du vol et (surtout) de l'apéro a rassemblé notre membre VLJ en un tour de main. A noter cette année, et ça fait vraiment plaisir de les voir, deux deltistes ont fait le déplacement !

Les plus prévoyants avaient fait le déplacement le mercredi soir déjà, alors que la majorité s'est retrouvée jeudi en milieu de journée, pile à l'heure pour un vol d'après-midi ! Toujours bien organisées, les trois navettes à disposition ont monté les spatzs sans relâche et ce, durant tout notre séjour. Dès les premiers vols, certains se sont risqués, avec plus ou moins de succès, à atteindre le Lac « di Viverone », au bout de la crête Est. D'autres ont pris leurs



*Alors, on y va ou on n'y va pas... ??? (pys)*

marques en profitant simplement mais pleinement de la vue inhabituelle et magnifique. Pas aussi magnifique que l'année dernière car il y avait beaucoup d'humidité dans l'air. Ce qui rendait l'horizon un peu laiteux. Après quelques petits vols, quelques grosses bières et de bons rires, les spatzs sont allés se laver les plumes pour se retrouver autour d'une bonne table... Comme d'habitude, nous sommes reçus comme des rois ! C'est une bonne tablée d'une trentaine de personnes qui « bouellera » de bons « Santé ! » tout au long de la soirée. Chacun retrouve son lit avec bon espoir de bien voler le lendemain.

Vendredi matin, c'est un ciel bouché que découvrent les premiers voleurs qui montent dès 11 h environ. Les « locaux », optimistes, prévoient un beau ciel dès le début d'après-midi et c'est bien le cas. Les mordus de distance rongent d'ailleurs leur frein en attendant une navette alors que les thermiques sont déjà bien là... Alors que certains font le tour du bocal, d'autres tentent de partir un peu. Dans ce décor italien, on a pu

survoler de nombreux lacs, notamment le Lago Alice ou encore le Lago Gurzia et son barrage. On a vu également le Val d'Aoste depuis le milieu de la vallée ou le grand village perché d'Andrate et ses grandes antennes. Ou encore une petite escapade jusqu'au décollage de Santa Elisabetta, réputé pour ses vols de distance. Une journée bien remplie qui s'est conclue par... une bonne bouffe !

Eh oui, rien de tel qu'une bonne table pour raconter sa journée.

Laurence avait eu la bonne idée de nous réserver un restaurant sur les hauteurs de Settimo Vittone. C'est un lieu magnifique gorgé de vieux murs et orné d'une cave absolument impressionnante !

Encore une fois, nous avons été reçus d'excellente manière ! Après un apéritif au soleil couchant, nous avons pris place pour déguster les six plats plus le dessert... Burp ! Il y avait plus qu'assez à manger... aussi !

Et tout ça pour un prix dérisoire par rapport à chez nous. Après cette belle journée de vol et de soleil, et

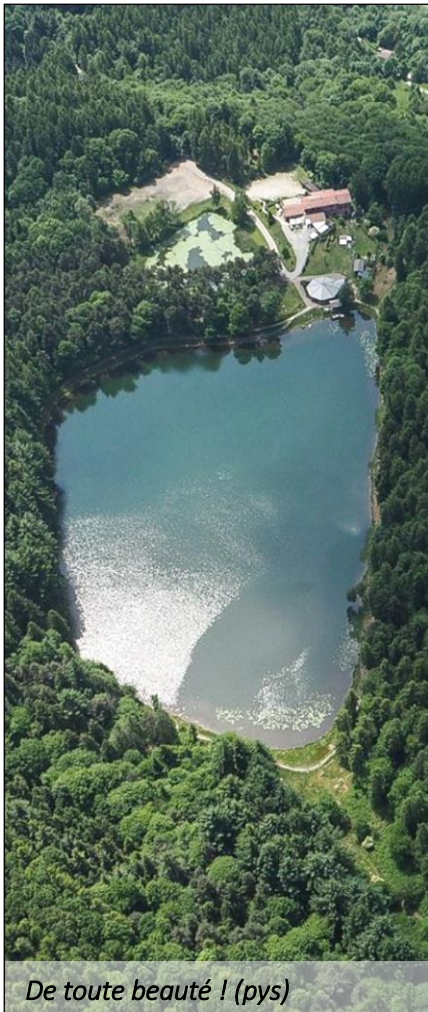
*Manger et boire : c'est aussi ça l'esprit du VLJ. (pys)*



34

ce repas légèrement copieux (...), c'est une route avec 1012 virages qui nous attendait avant de retrouver notre petit lit douillet.

Le lendemain, samedi, le ciel paraît bien laiteux et bouché alors que certains se sont donnés rendez-vous tôt, pour ne pas attendre à l'atterro comme la veille... Mais ce n'était pas encore les meilleures conditions dans la matinée. Malgré cela, le soleil a largement pris le dessus au fil



*De toute beauté ! (pys)*

des heures pour le plus grand bonheur des spatzs volants et autres visiteurs de château ou de marché. Alors que certains volent, d'autres font la bronzette soit au terrain soit au bord d'un lac. Pour ma part, je privilégie le vol avec comme optique de garder les visites pour le dimanche avant le retour...

Les conditions ventées du décollage supérieur, à un peu plus de 1400 mètres, poussent quelques voleurs à s'envoyer en l'air d'un décollage un peu plus bas et dans de l'air plus calme. Une fois en l'air, la vue est toujours aussi belle et cette fois-ci, la brume dissipée laisse place à l'horizon bien plus net.

Dès le milieu d'après-midi, la plaine restitue de façon impressionnante et il est même parfois difficile de descendre, même en fin de journée ! La veille d'ailleurs, je me suis « refait » à quelque 80-100 mètres du sol aux abords de l'atterro pour repartir pour une trentaine de kilomètres ! Mais le samedi, je me suis fait avoir en tentant la même rescapée et ai dû poser à la ferme voisine... A défaut d'être plus vite à l'atterro, j'étais plus vite à l'apéro !

Pour le samedi soir, on s'y est un peu mal pris et chacun a choisi son petit coin resto. Ça faisait du bien de faire un peu tranquille, ou pas... !

Voilà, déjà arrivé le dernier jour. Au réveil, le ciel est cette fois-ci bien dégagé et quasiment tout bleu !

Grrrrr ! Ma journée visite n'était pas la meilleure option, on dirait. Mais

comme c'était le plan, moi et ma petite famille déjeunons tranquillement avec Jojo, Lolo et Enak qui squattent le même hôtel. Au déjeuner, on (les deux poilus) regarde évidemment un peu le ciel... Vol, pas vol pour Joris ? Il se tâte. Deux options s'offrent à nous. Soit profiter encore grandement de cette journée italienne en la visitant par les airs ou par en bas, soit prendre la route et de s'arrêter à mi-chemin, de l'autre côté du Grand-St-Bernard. Pour info, l'année dernière, Gurkan et moi avons repris le chemin du retour en début de soirée et avons passé le tunnel comme une lettre à la poste...

Oui, mais ça c'était l'année dernière ! Après un bref coup d'œil sur les prévisions routières du site du Gd-St-Bernard, nous nous sommes rendus à l'évidence... Il ne faut plus traîner ! Le trafic prévoit d'être déjà bien chargé dès 10-11 h. Nous chargeons donc les valises et prenons la direction d'un lac Suisse que l'on choisira à la der pour tremper nos petons... D'autres touristes jurasiens sont partis dans la journée alors que ceux qui ont encore profité pleinement de cette dernière journée de vol sont partis en début de soirée... Malheureusement pour eux, ce n'était pas le bon plan. Certain ont poireauté des heures dans les bouchons. Heureusement, je pense que ça sera le seul point noir de tout le week-end !

Vous aurez compris que l'accueil des régionaux est exemplaire et ce, à plus d'un titre ! On y vole bien, on y mange bien, on y bronze bien et on y rit bien !

A voir les commentaires et photos que les spatzs ont postés sur les réseaux sociaux, la cuvée était excellente ! Et nul ne doute qu'on y retournera, d'une manière ou d'une autre...

Alors à l'année prochaine et bons vols estivaux !

**Alexandre Constantin**



# Alexandre Constantin, l'homme qui ne s'arrête presque jamais !

Interview  
vérité

Tout le monde connaît Alexandre Constantin, dit « l'Alex ! » Il vient à peine de rendre son tablier de président du Club. Alex, c'est surtout un pilote de distance aguerri, mais qui est-il vraiment ? Pour *La Plume*, Nicole Siekmann a mené l'enquête!

Alex a des origines valaisannes (heureusement, aucun lien de parenté avec Christian Constantin) et a grandi dans une magnifique cité du Clos du Doubs, dans la ville de Saint-Ursanne, où la pêche, les voitures et les modèles réduits occupent tout son temps libre. Pour la petite anecdote, Alex a réparé et retapé un certain nombre de voitures, plus particulièrement des BMW, avec lesquelles il aimait faire des courses de slaloms et autres courses de côte. Après l'école obligatoire, il se lance dans la formation de menuisier. Au bout de quatre années d'apprentissage, Alex complète sa formation en s'exilant deux ans en Valais, dans sa patrie d'origine, pour obtenir le diplôme d'ébéniste.

Alex a attrapé le virus du vol à travers son papa qui a le brevet d'avion, mais comme c'était un peu cher pour son budget, il a dû y renoncer et trouver un autre moyen de voler. On lui offre un vol biplace en parapente à Chasseral avec Hausi, lieu où il rencontre un instructeur jurassien, qui plus tard ouvrira son école dans nos contrées. En 2003, il fait partie de la première volée d'élèves de la première école de parapente jurassienne à Boécourt, Jura Evasion, dirigée par un bel et jeune instructeur qui n'est autre que l'actuel président du Parlement jurassien, Fred Lovis.

**Alex, as-tu une petite anecdote à nous raconter par rapport à ta formation ?**

*Alexandre Constantin et le parapente : c'est un peu comme la fondue, cela crée (forcément...) la bonne humeur... (ac)*



Je dirais le redoutable briefing météo... Aie, aie, aie, beaucoup de pilotes s'en souviennent encore aujourd'hui. Il était en effet terrible !

Avant de monter au déco, je me souviens encore très bien Fred lancer: « Bon les gars, vous avez pris la météo ce matin ? »

Une fois le brevet de pilote en poche, Alex fait tout de suite partie des pilotes actifs de la région et se laisse rapidement tenter par la chasse aux kilomètres. Il a de nombreux vols de distance à son actif, dont plusieurs de plus de 100 kilomètres.

### Parmi tous tes vols, lequel ou lesquels restent inoubliables ?

Un vol restera à jamais gravé dans ma mémoire. Il ne s'agit pas d'une grande performance au niveau des kilomètres parcourus, mais plutôt des sensations éprouvées. Je décolle à la Combe des Geais (Raimeux Sud). Vers 1500 mètres, je me trouve déjà aux barbules. Allez, je continue de monter ! Je passe ensuite 20 minutes à voler dans les nuages. Evidemment, comme on n'y voit rien, je m'oriente à l'aide de la boussole de mon GPS. Ce sont des sensations incroyables... Le temps s'écoule différemment. J'éprouve la sensation de décrochage alors que je vole bras hauts, bref, c'est du pur bonheur. Je sors 1000 mètres au-dessus de la base du nuage : des instants magiques. Un joli aller-retour jusqu'à Tavannes pour clôturer le vol. Un autre beau vol qui restera dans les annales est une traversée jusque dans les Vosges depuis la Combe des Geais. Mais après autant d'années de vols, j'ai aussi quelques petites anecdotes. J'ai par exemple été le premier pilote à tester l'atterro de la station essence de Choindez. Au printemps, après un joli vol sur le site des Sairains, je me prépare à poser en lisière de forêt... une biche voulant protéger son faon se lance

dans ma direction et me charge. Heureusement, plus de peur que de mal. Il en existe encore beaucoup d'autres, mais je ne vais pas tout dévoiler...

En 2009, Alexandre intègre le comité du Club Vol Libre Jura et après deux ans, il reprend la présidence.

### Quel bilan dresses-tu après 6 ans à la tête du Club ?

C'est avant tout une très belle expérience qui m'a aussi beaucoup aidé au niveau personnel et professionnel. Je suis ainsi devenu plus confiant; j'ai appris à m'exprimer aisément devant un public. J'ai fait un bilan détaillé lors de mon départ à la dernière assemblée générale en février, mais je suis globalement satisfait du travail accompli et je me suis toujours senti bien entouré par le comité. J'ai finalement décidé de remettre mon mandat car j'ai en fait d'autres obligations et je ne suis plus assez actif dans le monde du parapente. Mais je garde un pied dans la maison, puisque je vais continuer de collaborer pour *La Plume*. Entre-temps, je me suis marié et la famille s'est agrandie avec la venue de Robin, un petit bout de chou de 3 ans et demi.

Durant sa carrière de pilote et après avoir gravi les différents sommets de la région, Alex a participé pendant environ trois saisons à plusieurs manches de la Swissscup et intègre la Ligue suisse. N'ayant pas assez l'esprit de compétition, il y renonce finalement tout en gardant d'excellents souvenirs. Il a fait la connaissance de Laurent Monneron et l'ambiance entre participants était très

sympathique, malgré une certaine barrière de la langue (90% des pilotes viennent de Suisse alémanique). Avec son éternelle envie de toujours essayer sans jamais abandonner, Alex a su obtenir de bons résultats, à l'image d'un 12e rang sur 60 participants à la compétition du Salève.

A force de suivre intensément la Red-Bull X-Alps, Alex se lance à son tour dans le Hike & Fly. Il aime marcher, le matériel a extrêmement évolué, alors ni une, ni deux, il s'inscrit à la 1<sup>ère</sup> édition de la Run & Fly Jura qu'il remporte avec brio en duo de choc avec Léo Boegli en 2012. Il remet ça lors de la dernière édition deux ans plus tard et s'attribue la 2<sup>ème</sup> marche du podium. Encore une fois, la tête pleine de bons souvenirs et de belles rencontres, plus particulièrement avec Alex Barman et Peter von Bergen, deux pilotes d'exception qui ont malheureusement quitté notre monde beaucoup trop tôt.

Notre Alex a encore beaucoup de beaux projets pour l'avenir. Il va terminer la formation au vol biplace commencée il y a environ 9 ans pour voler avec son fils Robin. Il s'est aussi complètement équipé pour commencer le vol en delta... Voler comme un oiseau à grande vitesse et « *mettre des gaz sans que ça ferme !* » Mais il n'oublie pas sa passion pour les voitures. Il rénove actuellement une Volvo 68 et doit encore terminer de retaper son fameux bus VW. Bref, il ne va pas s'ennuyer, alors bon vent Alex !!!

Nicole Siekmann



INFORMATIQUE • COPIEURS MULTIFONCTIONS

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