

# LA PLUMIE

Juillet 2021

Fin de la série sur la découverte des décors  
Un dernier volet pour terminer en beauté

De nouvelles balises sur nos montagnes  
S'adapter aux technologies du futur...

Comment traverser le plateau suisse  
Les conseils avisés d'un spécialiste

Nicolas Tatti invité de l'interview vérité  
Une passion toujours intacte

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



*Editorial signé  
Alphonse Frésard,  
président  
du VLJ*



2

Voilà déjà (plus d') une année que nos compagnons de vol Bêat et Oli nous ont quittés et je ne peux m'empêcher d'avoir une pensée pour eux et leurs proches à l'instant où j'écris ces lignes.

Par chance, les années se suivent mais ne se ressemblent pas ou que très peu et nous n'avons pas d'accident grave à déplorer parmi les membres du VLJ pour cette première moitié de saison de vol. Juste quelques petits bobos relativement vite oubliés, même si la patience est généralement la clé de toute guérison, tant du point de vue physique que mental.

Il est vrai que ce printemps 2021 ne nous a pas vraiment gâtés au niveau des conditions de météo. Après quelques journées canon en mars et avril lors desquelles nos deltistes et parapentistes les plus affutés ont réalisé de superbes vols qui laissaient présager d'une saison exceptionnelle, un mois de mai pluvieux, froid et venteux nous a contraints à laisser nos ailes de côté bien plus souvent que souhaité. Si on y regarde de plus près, on n'a en fait guère plus volé ce printemps que l'année passée lors du semi-confinement et de la fermeture temporaire des décos...

Voilà aussi plus d'une année que nous ne nous voyons que très peu ou alors qu'en groupes restreints. Restaurants et terrasses fermés (ce qui nous a habitués à trimballer nos packs de bière dans la voiture lorsqu'on va voler), assemblée générale et sorties du Club annulées, les occasions de se retrouver furent quasi inexistantes. Les choses allant dans le bon sens, l'espoir de pouvoir organiser une ou deux sorties pour la fin de l'été et à l'automne est bien présent. Plusieurs membres du comité s'y attèlent.

En revenant brièvement sur l'assemblée générale 2021 annulée sous sa forme présentielle (encore un nouveau mot à la mode ces derniers temps...) et remplacée par une votation par correspondance (ou distancielle en français 2021), je profite de remercier tous les membres qui y ont participé. 64 bulletins de vote ont été retournés, ce qui correspond plus ou moins au nombre de membres présents chaque année à l'AG.

Les points importants ont ainsi pu être validés et la demande de subventions pour les nouvelles stations météo a pu être envoyée à la Fédération suisse de vol libre dans les temps.

Ces mêmes stations météo nous donnent bien du fil à retordre et des cheveux gris au Pierre... Après avoir testé une de ces stations pendant une année entière à Graitery sans aucun problème, voilà que les cinq nouvelles stations nous font des maladies de jeunesse et tombent en panne l'une après l'autre. On ne compte plus les fois où le Pierre a descendu et remonté les mâts sur nos différents sites. Je tiens ici à le remercier chaleureusement pour son abnégation et son dévouement sans faille.

Un autre travailleur de l'ombre qui se dévoue sans compter pour le Club et que je remercie particulièrement est Simon Brancucci. Responsable des sites du nord du Jura, il s'occupe chaque année du fauchage et du débroussaillage, là où c'est nécessaire, pour nous offrir des décos propres et nets tout au long de la saison. Il a également effectué ce printemps toutes les démarches administratives et organisé la corvée pour la pose d'un tapis de jute sur le déco de Delémont. Nous n'avons malheureusement pas pu le tester pour cause de bise trop soutenue.

Ce n'était au départ pas le but que cet édito prenne une tournure de remerciements à tout va mais nous avons eu tellement peu l'occasion de nous voir ces six premiers mois de l'année que je me devais de profiter de cette tribune pour le faire publiquement. Je continue donc par un remerciement général à tous les membres qui ont fait profiter le Club de l'action « *Support your Sport* » de la Migros et ont attribué leurs bons au VLJ. Cette action a permis de récolter exactement 465.90 francs, ce qui est toujours bon à prendre pour renflouer les caisses du Club. Les tâches d'un club tel que le nôtre ne s'arrêtent pas uniquement à la préservation des sites de vol par leur entretien régulier, l'installation de stations météo ou encore la prévention et la gestion des conflits entre libéristes et propriétaires/exploitants des terrains mais le Club a également un rôle social qui a malheureusement été mis à rude épreuve depuis plus d'une année. J'espère donc vous revoir au plus vite sur un déco, en l'air, à l'atterro, à l'apéro ou lors d'une prochaine sortie du Club et pouvoir profiter de l'ambiance unique qui se crée lorsque plusieurs passionnés se rencontrent.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro de *La Plume* ainsi qu'une excellente deuxième partie de saison. Prenez soin de vous.

**Amitiés, Fonzi**

## Demande de rectificatif

**Concerne :** *article dans La Plume de décembre 2020, concernant l'accident de Francis Petermann, survenu à Graiteray le 2 juin 2020.*

Dans l'article en question, une interprétation s'est malheureusement produite de ma part lors de la retranscription des propos de Francis Petermann concernant son accident de parapente.

J'ai à ce titre écrit que le pilote de Moutier avait décollé avec un gros nœud au niveau des suspentes des freins. J'ai commis l'imprudence de ne pas avoir insisté pour qu'il relise le texte.

Monsieur Petermann n'a pas dit qu'il y avait un gros nœud au niveau de ses suspentes. Ce dernier relève qu'il n'y avait pas de gros nœud. La raison pour laquelle sa voile a aussitôt pris une trajectoire sur la gauche a été provoquée pour une raison inconnue. Les causes de l'accident ne sont donc pas claires à l'heure actuelle.

Nous prions donc Francis d'excuser ce malentendu et lui souhaitons un prompt rétablissement.

Daniel Bachmann et le comité de rédaction

## Photo de « une » : la Cabane des Sommètres



*La Cabane des Sommètres en « Une » de La Plume : c'est à lire en pages 8 et 9 pour mieux comprendre... (ac)*

### Au sommaire

<b>Pages 4 à 7 :</b>	Les échos des décos.
<b>Pages 8 et 9 :</b>	Le comité de rédaction à la Cabane des Sommètres.
<b>Page 10 :</b>	De nouvelles balises de dernière génération.
<b>Pages 11 et 12 :</b>	Comment gérer son mental en vol.
<b>Pages 13 et 14 :</b>	Les réactions de deux participants.
<b>Pages 14 à 20 :</b>	Les 9 Roues, le projet de la famille Schneeberger.
<b>Page 21 :</b>	Le non volant ou plutôt la non volante.
<b>Pages 22 à 24 :</b>	Par ici les petits potins.
<b>Pages 25 à 26 :</b>	D'importants travaux au déco de Delémont.
<b>Page 27 :</b>	Avec nos amis les deltistes.
<b>Pages 28 et 29 :</b>	Comment préparer une journée de cross ?
<b>Pages 30 à 32 :</b>	Conseils pratiques pour traverser le Plateau suisse.
<b>Pages 33 et 34 :</b>	Le Tessin, une belle région à découvrir.
<b>Pages 35 à 37 :</b>	Les archives de <i>La Plume</i> .
<b>Pages 38 à 40 :</b>	La grande interview avec Nicolas Tatti.

### Remerciements

A Alphonse Frésard, Alain Piquerez, Fred Piérard, Pierre Arn, Valérie Groux, Alexandre Constantin, Julien Gogniat, Nicolas Tatti, Raphaël Seuret, Damien Charmillot, Pierre-Alain Girardin, Vincent Chenal et Daniel Bachmann.

Et enfin, à **Matou**, pour l'impression de *La Plume*, **Sarah Bachmann**, pour la correction des textes, à **Xavier Berdat** pour le dernier coup d'œil avant impression, à **François Boillat** pour le conseil graphique et à tous les bénévoles pour la mise sous pli et l'envoi de ce journal. Bonne lecture à vous toutes et tous ! Au plaisir de se voir ou se revoir sur un déco ou l'autre... Et évidemment pour la bière après un vol !

### A l'agenda

**Du vendredi 17 au dimanche 19 septembre :** sortie d'automne du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

**Samedi 23 octobre :** journée de clôture. D'autres informations suivront en temps voulu.

C'est bien connu, toute chose a une belle fin ! Avec ce dernier épisode (le sixième), *La Plume* termine sa série sur la découverte de tous les décors officiels de la région qui nous est chère. Le feuilleton a été entamé en juillet 2018 et les plumistes qui ont relevé le défi ont effectué un immense travail en profondeur. Désormais, plus personne ne peut se plaindre de ne pas trouver un déco.

*La Plume* achève donc cette série avec les décors de Montgremay, Col de La Croix, Outremont, Les Sairains et Montpalais. C'est la région du Clos-du-Doubs que connaissent très bien Alain Piquerez et Fred Piérard, qui se sont attelés à la tâche. *La Plume* les remercie sincèrement pour leur article très fouillé.

En accord avec le comité du VLI, le comité de rédaction va éditer un numéro hors-série en version électronique cet automne, compilant toutes les données depuis le début de la série.

A conserver absolument...



## Vol autour et au-dessus de la région du Clos-du-Doubs

## Les échos des décors

Dans une édition précédente, nous vous avons déjà parlé des décollages de Chez Basuel (Montmelon Ouest et Nord). Sachez que bien d'autres décollages existent autour du Clos-du-Doubs.

Les vols se font dans une région avec des paysages majestueux en toute saison. La région est très escarpée entre rochers et forêts de conifères et de feuillus. La belle rivière sinueuse qui donne le nom à sa région donne au relief des orientations diverses. Cela permet de s'appuyer sur des faces suivant l'ensoleillement et la direction du vent.

Il y a également plusieurs possibilités de marche et vol pour aller au décollage avec des dénivelés pas trop importants.

### Les Sairains

**Coordonnées :** 47°18'10"N - 7°04'54"E

**Altitude :** 978 mètres.



*Alain et Enzo en biplace au décollage des Sairains. (Idd)*

**Parking :** au décollage en-haut du village des Sairains, sur la droite juste avant le bovi-stop.

**A l'atterrissage :** à l'entrée de Soubey, sur la place du restaurant du Relais du Doubs. Ou dans le village à

droite ou à gauche juste après le pont.

**Atterro :** dans les champs à l'est de la pisciculture (bassin bien visible depuis le haut). Attention au câble

électrique qui passe juste au-dessus des maisons.

Ou de l'autre côté du Doubs, côté est du village si les champs sont fauchés.

**Manches à air, balises, webcams :** le site est équipé d'une girouette sur le sapin à droite du décollage. Les éoliennes visibles en arrivant sur le parking fournissent également une indication sur la direction du vent. Pas d'équipement à l'atterrissage.

**Dangers, interdictions, grognon :** terrain peu pentu au décollage. Turbulences possibles lors du décollage au-dessous des sapins si le vent est un peu travers. Longue sortie.

Si le vent est un peu travers droit, laissez-vous décaler gentiment sur la gauche afin de passer la dernière rangée d'arbres. Si ça ne passe pas (ça arrive très rarement), il y a possibilité d'atterrir juste avant cette ligne d'arbres.

Buse agressive de fin mai à mi-juin (nidification), mais je ne l'ai pas encore vue cette année !

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :** déco nord/nord-est (possible en léger nord/ouest mais sortie turbulente due aux rouleaux du relief. Site plutôt de fin d'après-midi ou soir. Il faut attendre que les reliefs soient exposés au soleil.

**Cross ou comment partir :** thermique à plusieurs endroits suivant la tendance du vent et l'orientation du soleil.

Généralement, on trouve directement un bon thermique légèrement sur la gauche lors de la sortie. Possibilité de beaux vols si le thermique est généreux.

Soit traverser le Doubs et partir sur la crête d'Epiquerez et continuer sur les côtes du Doubs côté Ocourt. Au retour, il y a un thermique à reprendre en passant sur la Charbonnière. Ou partir sur le plateau des Franches-Montagnes en suivant les milans et les nuages. Peu de possibilités de retour.

**Transport, navette :** pas de bus en semaine. Dernier à 17 h 09 le samedi, dimanche et jour de fête.

L'idéal est de laisser une voiture à Soubey pour faire la navette.

Ou le stop. Peu de circulation mais les gens sont sympas lorsqu'ils voient quelqu'un avec un gros sac. N'hésitez pas à faire du stop même si c'est un tracteur. Tout est bon à prendre. Egalement plusieurs chemins pour remonter à pied (compter 1 h 30).

**Buvette :** 1-2 restaurants à Soubey et également le kiosque.

### Montpalais



**Coordonnées :** 47°20'21"N - 7°04'33"E

**Altitude :** 800 mètres.

**Parking :** au décollage, à la sortie de la forêt, grand dégagement avant la ferme. Petite marche de 10 minutes. A l'atterrissage : Ocourt, grande place au centre du village.

**Atterro :** dans les champs juste à côté du village de Ocourt vers le pont. (Choisir un champ fauché). Aucun arrangement n'est en place. Si le vent est nord/ouest, évitez de trop aller sur la droite.

**Manches à air, balises, webcams :** aucun équipement au décollage et aucun à l'atterrissage.

**Dangers, interdictions, grognon :** rien à signaler.

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :** déco nord,

nord/ouest, nord – nord/est. Site plutôt d'après-midi ou soir.

**Cross ou comment partir :** vol de site. Pas l'idéal pour un cross. Thermique assez faible. Le site est également utilisé hors saison pour faire du marche et vol, très joli à faire.

**Transport, navette :** covoiturage ou il y a un joli chemin pour monter à pied (compter 45 minutes).

**Buvette :** rien sur place, restaurants à Saint-Ursanne ou à Seleute.



Frédéric Piérard dans ses œuvres devant le déco de Montgremay. (ap)

balise de La Caquerelle et il y a également une girouette sur le lampadaire de La Caquerelle. Pas d'équi-

pement à l'atterrissage à Cornol. Petite girouette à l'atterrissage à la Malcôte. Faveur à la ferme La Tiau.

**Dangers, interdictions, grognon :** terrain assez court pour le décollage. A éviter avec du vent nord-est. Si le vent est un peu travers droit ou gauche, attention à la sortie. Atterro technique à la ferme La Tiau.

A l'atterrissage de la Malcôte, sortir directement du champ pour plier.

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :** déco nord, nord-ouest (possible en léger nord-est. Site avec un bon potentiel dès le milieu d'après-midi. Site idéal pour vol thermodynamique. Très bonne restitution en soirée.

**Cross ou comment partir :** dès que le thermique est exploité, possibilité de partir sur l'Ajoie en fin de journée direction Courgenay-Porrentruy. Retour difficile par Alle-Miécourt-Cornol, la tour de La Caquerelle. La vallée est souvent sans retour ou le tour du Clos-du-Doubs. Dès que vous avez atteint 1200-1300 mètres, vous pouvez également aller poser à La Caquerelle.

**Transport, navette :** covoiturage, l'idéal est de laisser une voiture à Cornol. Navette Jura Evasion. Chemin pédestre depuis l'atterrissage de la Malcôte (compter 45 minutes).

**Buvette :** à La Caquerelle ou à Cornol.

### Outremont

**Coordonnées :** 47°22'43"N - 7°09'28"E

**Altitude :** 838 mètres.

**Parking :** depuis le Col de la Croix à environ 300 mètres du 2<sup>ème</sup> bovi-stop. Prendre le chemin pédestre pour le décollage à 10 minutes.

**Atterro :** sur le terrain de football à Saint-Ursanne. Sur le terrain avant la vieille ville de Saint-Ursanne, à côté du Doubs.

**Manches à air, balises, webcams :** aucun équipement au décollage. Vous pouvez utiliser la balise de La Caquerelle. A l'atterrissage au terrain de football, manche à air sur l'éclairage du terrain côté Doubs au Sud.

*Raphaël Seuret avec, derrière lui, le décollage d'Outremont. (rs)*



**Dangers, interdictions, grognon :** chemin privé pour aller jusqu'à la ferme depuis les Malettes. Prendre le chemin depuis le Col de la Croix. Attention, le vent peut tourner Nord très rapidement et là, c'est fini !

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :** déco sud / sud-est. Le matin. Le vent tourne souvent au Nord dès 10h30 - 11h en saison.

**Cross ou comment partir :** vol dynamique au décollage lorsque le vent est à 15-20 km/h. Attention dans ce cas à la longue sortie jusqu'à Saint-Ursanne. Pas de terrain pour poser si vous ne passez pas les rochers avant Saint-Ursanne.

Vol thermique possible. Possibilité de partir sur l'Ajoie dès que vous avez atteint 1300 – 1400 mètres.

**Transport, navette :** covoiturage et ensuite 10 minutes à pied jusqu'au décollage. Depuis Saint-Ursanne, il y a un joli chemin pour monter à pied (compter 1 h).

**Buvette :** à Saint-Ursanne et Maison du Tourisme.

#### *Col de la Croix*

**Coordonnées :** 47°22'35''N - 7°08'49''E

**Altitude :** 822 mètres.

**Parking :** juste après le Col de la Croix, prenez le chemin à droite et parquez vers le premier bovi-stop.

**Atterro :** sur le terrain de football à Saint-Ursanne. Sur le terrain avant la vieille ville de Saint-Ursanne, à côté du Doubs. Sur le terrain côté est de Saint-Ursanne.

**Manches à air, balises, webcams :** aucun équipement au décollage. Vous pouvez utiliser la balise de La Caquerelle. A l'atterrissage, au terrain de football, manche à air sur l'éclairage du terrain côté Doubs à l'opposé de la ville.

**Dangers, interdictions, grognon :** décollage relativement plat. Levez les fesses lors du passage sur les arbres.

**Conditions, orientation, heures idéales pour voler :** déco sud - sud/ouest. Le matin.

**Cross ou comment partir :** le site est plutôt utilisé hors saison pour faire du marche et vol ou vol plaisir d'hiver.

**Transport, navette :** covoiturage. Depuis Saint-Ursanne, il y a un joli chemin pour monter à pied (compter 1h10).

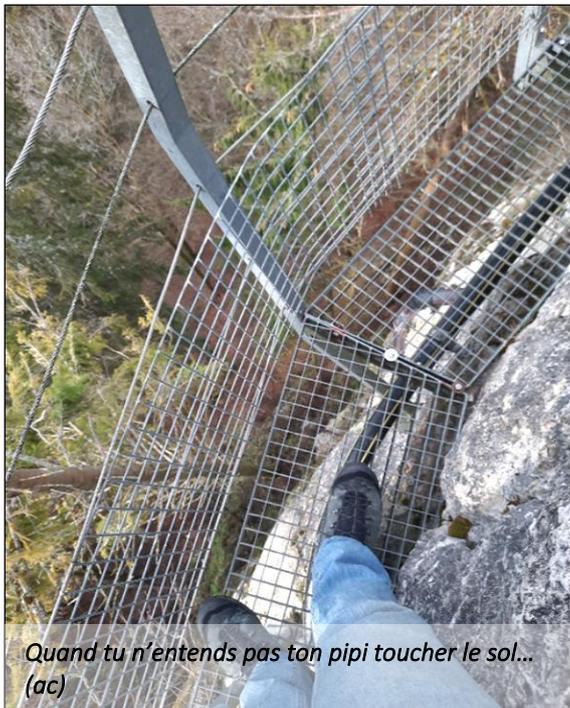
**Buvette :** à Saint-Ursanne.

Bien d'autres décollages non-officiels sont possibles dans cette région en saison hivernale.

**Fred Piérard et Alain Piquerez**



*Au départ du Col de la Croix, il est possible de venir se poser à Saint-Ursanne sans grande difficulté. (ap)*



*Quand tu n'entends pas ton pipi toucher le sol...  
(ac)*



*La Cabane des Sommètres : un havre de paix en pleine nature dans les Franches-Montagnes. (ac)*

## Un comité de rédaction de *La Plume* pas comme les autres...

## Expédition Les Sommètres

Vous savez tous que vos « écrivospatzs », ou les plumistes en herbe, se donnent corps et âme pour vous concocter votre revue semestrielle. Cette magnifique revue, qui prend place sur votre table de chevet ou juste à côté de votre trône, vous tient informés de chaque fait et geste, ou presque, des membres de notre Club VLJ.

Mais pour être aussi belle et réussie à chaque fois (on ne va pas se gêner de se lancer des fleurs, puisque c'est nous qu'on la tient... *La Plume* !), il faut parfois pas mal de monde, pas mal de nouvelles et, surtout, beaucoup d'idées !

Pour faire d'une *Plume* une *Plume* réussie, il faut des bénévoles et, très important, un chef d'orchestre. Alors pour fusionner tout le bordel qu'il y a dans chaque caboche de chaque plumiste, il faut nous retrouver plusieurs fois dans l'année. Et parfois, l'un d'entre nous a un peu plus de bordel dans la sienne et nous propose un truc original.

C'est ainsi que pour notre dernier comité « plumistique », notre dynamique Julien Gogniat nous a



*Une fine équipe à votre service : Julien, Alexandre, Fred, Damien, Valérie, Raphaël et Daniel. Manquent : Nicole, Basile et Xavier. (Idd)*

organisé une petite surprise.

*«Hé les gars, j'ai regardé avec le GO et il est ok pour que j'organise le prochain comité !»*

Voilà comme on nous l'a servi...

Rendez-vous est donc pris, après un Doodle plus ou moins efficace (...), pour le mercredi 5 mai dernier, au Noirmont. Une petite marche de dix bonnes minutes nous amènera... aux

Sommètres !

Nous arriverons par petits groupes selon les horaires de fin de travail de chacun et de leur lieu de départ. Avec le Fred (Racle, pas le « follo » de Boécourt), nous avons eu droit à de jolies giboulées le long du chemin. Pour rappel, nous étions le 5 mai !

Durant cette petite marche entre

arbres et rochers, escaliers et sentier, Fred me rappelle qu'il y a fort longtemps, c'est lui qui avait amené le réservoir de récupération d'eau en inox... à la force des bras ! J'imagine bien qu'il a dû transpirer un peu...

Nous arrivons gentiment à cette magnifique cabane, comme plantée sur les roches abruptes et magiques des Sommètres.

La vue est MAGNIFIQUE et... vertigineuse !

Au sud, nous apercevons le centre de rééducation bien connu du Noirmont. A l'ouest s'étend la vallée du Doubs et le plateau de Maîche, entre deux giboulées offrant des contrastes saisissants. Au nord, nous avons une vue plongeante, c'est le moins que l'on puisse dire, sur le Doubs et Goumois, avec vue jusque sur l'ouest des Vosges, alors qu'à l'est, c'est Saignelégier qui se prend une autre giboulée. Le spectacle est vraiment superbe !

Mais allons au chaud maintenant, où nous attend un joli petit apéro déjà préparé par l'organisateur du jour, notre Juju, qui habite non loin de là. Mmmhhhh... il y a même des caquelons ! Le repas qui va bien avec le cadre et la météo qui va également avec ! Un petit apéro et on se met au boulot... Comme à chaque fois, on commence par un petit *briefing* de *La Plume* précédente. Puis chacun lance ses idées, alors que notre GO Daniel répartit équitablement les tâches et... nous fait part du délai rédactionnel. (Glurp!)

La partie sérieuse étant finie, on peut passer aux choses... sérieuses ! Chacun donne son petit coup de pouce pour finir de préparer cette bonne boustifaille et en avant !

Sans exagérer, chacun tape son verre à la santé de notre Club et profite de cette mémorable soirée dans ce cadre aussi original que pittoresque.

La petite phrase philosophique de la soirée revient à Fred...

Alors qu'il revient du « petit coin » situé dehors : « Hé bien les gars, quand on entend pas son pipi arriver



*Julien en qualité de chef d'orchestre : la casquette lui va si bien... (ac)*



*Un brin de causette avant d'entamer les discussions sérieuses... (ac)*

au sol, c'est que c'est déjà haut !» Voilà, pour ma part, je me souviendrai longtemps de ce comité «pas comme les autres». Un grand MERCI à Julien et Daniel, et promis,

on se rattrapera avec les absents de la soirée !

Au plaisir d'écrire pour vous...

**Lalex et les comitards plumistes**

# Le VLJ doit aussi s'adapter aux technologies du futur

## De nouvelles balises

Comme vous le savez sans doute, nous avons changé toutes nos balises météo, en raison de la coupure de la 2G chez Swisscom à la fin janvier dernier. L'arrêt de la 2G chez Sunrise interviendra à la fin 2021. Malheureusement, il est même prévu de couper la 3G en 2023. C'est donc pour cette raison que le VLJ a opté pour des balises Skytraxx, vendues par Burnair.

10

Nous avons acheté la première balise pour tester le système l'année passée. Elle a été installée au Graiter y et a fonctionné sans problème jusqu'à maintenant. En décembre de l'année passée, nous avons acheté cinq nouvelles balises pour remplacer toutes nos balises 2G. Avec une seule centrale qui est placée à la tour de Raimeux, nous arrivons à transmettre toutes les données sur le site internet Burnair Map.

### Quelques petits problèmes de jeunesse...

Mais cette nouvelle technologie dit « Fanet » connaît quelques problèmes de jeunesse. En effet, sur cinq balises installées, trois sont malheureusement tombées en panne en l'espace de deux semaines. Elles ont ensuite été remplacées par trois autres qui sont également tombées en panne au bout de six voire sept jours. Skytraxx est en train de tester des nouvelles balises en Allemagne et nous les livrera dès que possible.

### De précieux coups de main pour l'installation

Pour l'instant, il y a donc quatre balises qui fonctionnent avec le nouveau système : Mervelier, le Mont à Courfaivre, Graiter y et La Caquerelle. Raimeux et Montoz sont encore en fonction avec l'ancien système sur la 2G de Sunrise. J'aimerais



Pierre Arn en plein boulot sur la balise de Raimeux. (rs)

remercier tout le Club pour la confiance témoignée. Merci aussi à tous pour les précieux coups de main que vous m'avez donnés pour le montage de ces nouvelles balises. N'oubliez jamais qu'avant d'aller voler, il

est impératif de consulter la météo afin de pouvoir vérifier avec les balises le choix du bon site de vol pour votre sécurité.

*Happy Landing !*

Pierre Arn

# Comment gérer son mental et voler sereinement ?

## Un peu de psycho (1)



Ce sont huit participants qui ont participé les 5 et 6 décembre à ce cours proposé aux membres du VLJ : Damien, Raoul, Daniel, Matthieu, Vincent, Pierre-Alain, Olivier et Valérie. La formation a eu lieu à Vauffelin dans les locaux DTC grâce au président Fonzi.

Catherine Baron, de Broc (FR), thérapeute et *coach*, a animé cette formation très adaptée à notre activité de vol libre. Cathy est une personne qui pratique la montagne depuis des années et qui vole le plus souvent dans les Préalpes fribourgeoises ainsi que les Alpes. A chaque vol, elle pratique les exercices qu'elle nous enseigne avant, pendant et après

chaque vol afin de voler le plus sereinement possible.

Nous débutons par un exercice de visualisation : on se met debout, on ferme les yeux et on imagine un gros aimant (en forme de fer à cheval, avec les bouts rouges) placé derrière nous, puis sur le côté.

Chacun de nous ressent différemment les choses. Les exercices sont quelques fois déroutants pour certains. Il faut faire une gymnastique mentale. Cela demande de l'entraînement ainsi qu'une forme d'acceptation de découverte et de lâcher-prise !

culaire, qui permettent de mettre son attention et son énergie sur sa pratique.

Nous avons appris à calmer une émotion négative et à activer des émotions positives par ce que Cathy appelle un ancrage.

Pour une bonne sécurité, il faut savoir prendre des décisions et gérer ses émotions fortes. Pour cela, nous passons 75% de notre temps en vol à l'observation, puis à caractériser afin de pouvoir agir.

Lorsqu'une angoisse arrive lors d'un vol, Cathy nous propose de se poser les questions suivantes :

Comment évaluer et gérer ses ressources ? Les techniques vues durant cette formation nous permettent d'améliorer notre stress et notre état d'esprit afin de mieux gérer la pression, les prises de décisions et la priorisation de nos actions en vol.

Durant ces deux journées, nous avons découvert et exercé neuf techniques différentes.

Les trois premières, les plus faciles à mettre en pratique, nous seront utiles tant dans notre vie quotidienne que pour le vol. Il s'agit de techniques simples de respiration et de relâchement mus-

### Ego vs estime de soi

- Performance
  - Comparaison aux autres
  - Admiration de soi
  - Besoin d'être au centre
  - Confrontation
  - Défensif
  - Être le meilleur
- + DE PRISE DE RISQUES**

### Ego vs estime de soi

#### Estime de Soi

- Progresser
  - Comparaison avec soi
  - Conscience de ses capacités du moment
  - Plaisir
  - Accepter l'échec
  - Dépassement de soi
  - Accepter de ne pas être le meilleur
- + DE SECURITÉ**

12

Lors de l'observation :

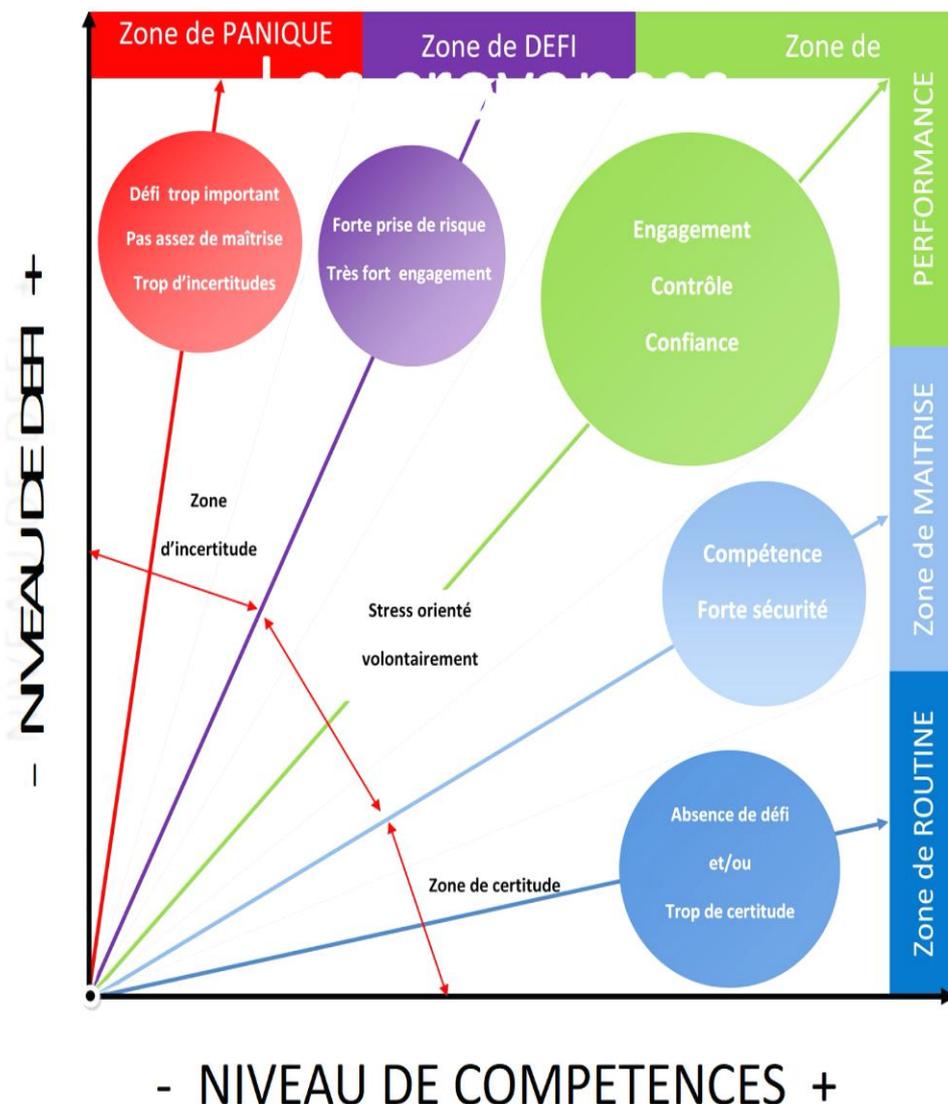
- De quoi ai-je peur ?
- Est-ce vrai ?
- Est-ce utile ?

Puis, afin de caractériser nos observations :

- Suis-je en danger ?  
Enfin, cela nous permettra d'agir en conséquence. Nous avons aussi abordé les différences entre l'égo et la confiance en soi, suivi de nos croyances. Ah, nos croyances !

Quelques-uns d'entre nous en ont des bonnes ! Comme la montagne de Jolimont, où l'on coule à tous les coups ! Certains se reconnaîtront !

**Pierre-Alain Girardin  
et Valérie Groux**





13

Une classe très attentive. (db)

## Deux participants livrent leurs impressions après le cours

## Un peu de psycho (2)

S'il fallait résumer l'état général des troupes après ces deux journées de formation, ce serait une fatigue mentale importante pour tout le monde. En effet, l'exercice n'est pas habituel et exige beaucoup de concentration. Deux participants ont bien voulu donner leurs impressions à *La Plume*. Merci donc à Pierre-Alain Girardin et Vincent Chenal pour leur récit respectif.

**Pierre-Alain Girardin :** « Le cours fut une magnifique expérience, pleine de rires, de bonne humeur et surtout d'échange d'expériences. Pour moi, personnellement, je me suis rendu compte en fait, que je n'étais pas tout seul à avoir des appréhensions lors de vols ou au déco. J'étais convaincu que tous ces licenciés de longue date volaient en toute sérénité !



Catherine Baron. (db)

Pour ma part, en juillet de l'année passée, j'avais rencontré Cathy en Corse lors d'une semaine de vols et gestion de son mental. Lors de cette semaine, nous avons pu pratiquer les différents outils appris de notre

coach pendant ces deux jours, mais aussi d'autres comme la visualisation, le havre de paix, etc. J'espère que ce cours est le premier d'une longue série de formation continue mis à disposition pour les



*Damien Charmillot en pleine méditation. (db)*

*membres du Club afin de voler avec plus de sécurité. »*

**Vincent Chenal :** « Je vole avant tout par plaisir. Le plaisir d'être libre, d'accéder à cette troisième dimension, d'observer la nature sous un angle différent.

Pour moi, la constatation est claire. Pour que le vol soit beau, il faut avant tout y prendre du plaisir. Faire un long vol, c'est bien, mais s'il a fallu se faire « tabasser » durant tout le vol, ou d'avoir le trouillomètre à zéro du haut en bas, je ne m'y retrouve pas.

Notre sport m'amène déjà suffisamment d'adrénaline pour ne pas avoir besoin d'en rajouter inutilement. Mais ce n'est pas toujours facile. Une petite appréhension au moment de décoller est toujours là. Parfois, j'ai besoin d'un peu de temps de vol pour me sentir à l'aise (faut voler plus ;-)), luxe que l'on a

rarement avec les dénivelés de notre région.

Alors quand le Club a proposé cette formation de Catherine Baron pour apprendre à voler plus sereinement, ça m'a tout de suite parlé et j'ai sauté sur l'occasion.

Nous nous sommes donc retrouvés à Vauffelin à huit libéristes, avec différentes expériences de vols, allant de « crosseux » aguerris à des pilotes qui sortent moins souvent du bocal. Petit tour de table pour sonder ce que viennent chercher les différents participants... C'est intéressant de voir que, quelle que soit l'expérience, chacun est confronté aux mêmes questionnements, sujet aux mêmes entourloupes de la part de son mental : interprétation du présent, mémoire du passé, anticipation du futur.

C'est l'occasion de prendre du recul et de réfléchir à nos motivations,

nos buts et comment y arriver. Elle nous pousse à faire cette réflexion que j'ai si souvent repoussée au profit d'une bière d'après vol entre amis. Catherine nous propose une « trousse à outils » dans le but de voler sereinement. Nos appréhensions sont-elles légitimes ou non? Et si elles ne le sont pas, alors on peut utiliser ces outils pour faire baisser la tension et reprendre plaisir. Si ça ne marche pas, il vaut peut-être mieux recommencer demain.

Tout sourire, elle nous amène à pratiquer, par de petits exercices, qui parfois nous paraissent « perchés », elle nous propose des outils simples, utilisables en vol et aussi dans notre quotidien.

Sa philosophie me convient parfaitement : le plaisir mène à la performance et non l'inverse. Elle propose de se mettre des objectifs de moyens (par exemple diminuer ses tensions) plutôt que des objectifs de performance. Oui, ça, ça me parle ! Plusieurs fois, je me suis trouvé « au tas », déçu de moi, parce que j'avais pour but de « surtout ne pas couler ! », à en oublier que le plus important dans un loisir, c'est d'avoir du plaisir. Et, étonnamment (ou pas, en fait), ce sont aussi les vols au cours desquels j'étais le plus à l'aise qui se sont avérés les plus longs. Détendu, en confiance, je fatigue moins, j'analyse plus objectivement la situation, je centre mieux le thermique.

Le cours est bien ficelé, enseigné avec conviction. Chacun s'est trouvé un peu bousculé à un moment ou l'autre, je crois. Mais l'équipe était sympa, l'ambiance toujours positive et pleine d'empathie. On se taquine un peu et on rit beaucoup. C'était un très bon week-end. »

Si d'autres membres du Club sont intéressés par une telle formation dans le futur, il ne faut pas hésiter à prendre contact avec la secrétaire du VLJ Valérie Groux, [info@vollibrejura.ch](mailto:info@vollibrejura.ch).



Leo Abella (à gauche) et Les 9 Roues à Saalbach, Autriche (2019). (I9r)

## L'aventure des Schneeberger vécue en mode plénitude

Salut les spatzs !

Aujourd'hui, je vais vous parler d'un projet un peu particulier. D'une famille un peu particulière aussi, qui a décidé voilà environ trois ans de tout plaquer pour vivre en camping-car. Nous allons voir pourquoi, comment et de quelle façon elle vit sa vie libre comme l'air, ou presque !

Beaucoup d'entre vous connaissent déjà les Schneeberger. Le Toni en tout cas. Petit rafraîchissement de mémoire pour certains, petite présentation pour les autres.

Le Toni, c'est l'hurluberlu, qui a cru qu'on pouvait monter une école de parapente en Prévôté... Il y a cru, l'a fait, et ça a marché ! Après quelques années à former de nouveaux spatzs, il a voulu passer à autre chose, changer d'air.

Le Toni c'est comme ça, il faut

essayer plein de trucs, que ça marche ou moins bien. Mais il faut prendre sa chance quand elle se présente. Mieux ! Il faut présenter sa chance !

Malheureusement, la vie vous réserve parfois de drôles de surprises, le tout étant de savoir en tirer les côtés positifs.

Il y a quelques années, notre petite famille Schneeberger, alors composée de Toni, le paternel, son épouse Laetitia et leurs deux « chlopets » Raoul (le grand, 12 ans) et Emric (le deuxième, 9 ans) ont appris une mauvaise nouvelle sur l'état de santé de Laetitia. Voici une petite interview qui va vous aider à mieux les connaître ! Et, pourquoi pas, vous donner la bougeotte...

**La Plume (LP) : Salut la famille ! Tout d'abord, la question que tout le monde s'est déjà posée : pourquoi «Les 9 Roues» ?**

## Les 9 roues qui roulent...

Les 9 Roues : on voulait garder contact avec la famille et les amis sans se compliquer la vie alors les réseaux sociaux nous ont semblé la bonne option.

Ensuite, on a vu qu'on pouvait inventer un nom évocateur de notre « nouveau départ », *brainstorming* entre Toni et moi... « Les 9 Roues » sont nées à Serfaus, en Autriche. C'était en 2017. Si vous nous croisez sur nos vélos, vous compterez : 9 roues !

**LP : quelle était votre vie avant celle-ci ?**

Les 9 Roues : une course contre la montre, comme tout le monde, sauf qu'on s'essouffle tellement lorsque l'un des piliers de la famille ne peut plus assumer son rôle, ça en devient invivable surtout avec un Toni à la maison, pas question de renoncer ou s'oublier, on va trouver notre

route ! Toni travaillait comme indépendant dans la construction/rénovation et moi dans le secrétariat/comptabilité. Les enfants étaient bien heureux en primaire à Perrefitte.

**LP : qu'est-ce qui vous a poussé, forcé peut-être ou motivé à prendre ce nouveau départ ?**

Les 9 Roues : pour le « poussé », on a imaginé le pire, l'endettement et la maison aux enchères... « Forcé », car dans ma situation, déménager une maison, c'était une sacrée épreuve. Et enfin « motivé » à se retrouver les quatre et simplement être heureux à nouveau.

**Et comment fait-on pour tout lâcher, maison comprise, et partir à l'aventure comme vous ? Quel est le mode d'emploi ?**

Les 9 Roues : on doit s'informer. Personnellement, j'ai lu un super livre sur le sujet, « les six en route ». Toni, lui, a échangé avec les amis et se focalisait énormément sur la conception de notre première maison mobile achetée 1000 francs parce qu'entièrement vide.

Et le plus important, les enfants. Il fallait essayer pour voir.

Dès qu'on a pu partir avec notre cher Golgoth (premier camping-car, Mercedes 308), on a demandé l'autorisation à l'école et nous sommes partis en 2017 une première fois pour trois mois (août, septembre et octobre).

C'était fantastique mais le Golgoth, qui était pourtant super bien réfléchi, restait trop petit pour ce qu'on prévoyait de faire. Pas grave, Toni avait déjà la solution et plus d'un passionné de véhicules anciens étaient très intéressés de l'acheter à bon prix.

Nous avons donc opté pour un plus gros modèle d'occasion mais en super état « Big Dude ».

On a mis la maison en vente (non sans peine au début mais qu'au début) en se donnant entre six mois et un an comme échéance (elle a trouvé sa nouvelle propriétaire en six mois). Toni a fait le permis poids lourd pendant cette attente. Moi, je me suis occupée du dossier école. Le



*Raoul 11 ans Loose Fest Malmedy Belgique 2020. (I9r)*

tri s'est fait tranquillement. Les meubles et cartons sont chez des amis. Le courrier suit parfaitement bien grâce à une chère amie qui nous épaulé beaucoup.

**LP : et... comment vous vous guidez ? Je veux dire, aviez-vous un carnet de route pour commencer ? Et aujourd'hui ?**

Les 9 Roues : au départ, nous allions à la découverte des *bikeparks* et *skateparks* selon la saison. En Europe, printemps, été en montagne et automne, hiver au sud, sur la côte. Puis les enfants ont commencé les compétitions (*pumptrack*, DH, *whip off*) et

maintenant on suit le calendrier des compétitions en Europe et l'hiver, on le passe dans le Sud de l'Espagne, au chaud (15/20 degrés).

**LP : comment les enfants vivent-ils cette vie ? Les camarades de classe ne leur manquent pas ? Leurs amis d'ici ?**

Les 9 Roues : Raoul, 12 ans, est très à l'aise en société, avec les grands comme avec les petits et ce, depuis toujours, donc il s'amuse tout le temps. Emric, 9 ans, est plus introverti, alors il s'ennuie de ses petits camarades ou de son frère lorsqu'ils sont séparés. Mais ils sont très occupés et maintenant ils



17

*Junior 2021 Espagne. (I9r)*

commencent à avoir des copains partout et ils parlent anglais entre eux.

LP : la Covid... ici, nous savons comment la plupart des gens la vivent. Mais sur la route, en famille nomade, comment ça se passe ?

Les 9 Roues : sujet très sensible... On s'adapte sans se mettre trop de pression. Ça existe, c'est dangereux mais la vie continue. On prend tous les quatre des compléments alimentaires et on réfléchit à deux fois avant de prendre la route. Nous avons d'ailleurs passé les quatre mois de l'hiver dernier au même endroit. Endroit magique, La Fenasosa bikepark près d'Alicante Espagne, 1000 mètres d'altitude, 1000 hectares, un pumptrack, un bikepark signé Nico Vink, un château, notre airbag. Cependant, vivre en camion en mode sédentaire, c'est tristounet mais on s'y fait.

LP : nous savons tous que Toni avait la passion du parapente. Et le reste



*Golgoth 2018 Suisse. (I9r)*

**de la famille, pourquoi le vélo ?**

Les 9 Roues : Raoul a toujours aimé le vélo, moi aussi. Lorsque mes problèmes d'équilibre ont commencé, j'ai dû arrêter gentiment tout ce qui me mettait en danger, le vélo, la nage, la course, la marche... que restait-il ? C'est là que j'ai touché le fond, me voyant déjà en fauteuil roulant à 39 ans. C'est Toni qui a découvert le *trike* (vélo couché tout terrain trois roues). Depuis cette découverte, on voue une passion au vélo car il nous a réunis à nouveau, Les 9 Roues c'est nous.

développent le sens de l'observation de notre belle nature. Raoul s'est cassé un poignet et c'était à la piscine à Moutier depuis plus rien. Première blessure chez Emric à 5 ans, en BMX alors qu'il jouait avec les copains au village où nous habitons, Perrefitte. Une clavicule. Tout récemment, il a chuté sur un gros saut à cause d'une rafale de vent et cette fois on a eu très peur. C'est la tête qui a tout ramassé. Heureusement, il portait un très bon casque intégral. Le casque est détruit et Emric s'en est sorti avec un

dans la région d'Alicante ou encore Palomares dans la province d'Albacete, où j'ai eu l'occasion de faire un beau vol avec mon ami Joris. Cet hiver, faute de place, j'ai laissé mon parapente en Suisse, sans regret vu la mauvaise météo. Pendant la belle saison, entre les courses et les événements, je n'ai guère de temps pour moi et s'il m'en reste, je le passe avec Laetitia. Mais globalement, je dois dire que j'ai un peu « décroché » du vol libre, bien entendu provisoirement. Je compte bien revoler dans le futur...



*Les 9 Roues parapente à Ste Victoire France 2019. (I9r)*

**LP : ce sport, tout comme le parapente d'ailleurs, n'est pas sans risque. Comment vivez-vous cela ? Y'a-t-il déjà eu des blessures ? Comment ça se passe dans ces lieux qui vous sont inconnus ?**

Les 9 Roues : Toni a toujours pratiqué des sports à risque : *snowboard freeride* et parapente. Moi pas mais j'apprécie ces sports qui demandent beaucoup de courage et un brin de folie, des sports qui ouvrent l'esprit et

métacarpe cassé (main) et une petite commotion. Heureusement aussi un pompier roulait avec lui ce jour-là et il lui a assuré les premiers soins. Au pire, nous sommes membres de la Rega.

**LP : Toni, j'imagine que tu as quand même toujours un sac de parapente au fond de la soute non ?**

Toni : oui, jusqu'à l'année passée. J'ai trouvé par hasard quelques jolis sites comme Ste Victoire en Provence, Santa Pola en bord de mer

**LP : nous avons appris que l'état de santé de Laetitia est éprouvant et préoccupant. Comment gérez-vous cela au quotidien ?**

Les 9 Roues : on essaie de ne pas y penser et c'est en partie pour cette raison qu'on a « fui ». Échapper à la routine, ne pas se focaliser sur ma santé qui se dégrade de toute manière... Avant le départ, on devait jongler entre docteur, physio, psy, travail (Toni), école... C'était une course sans répit et d'un triste.

Maintenant, on est épanouis et je suis sûre qu'ainsi, ma santé se dégrade moins rapidement.

**LP : revenons un peu au vélo. Où en sont vos deux champions ? Je vois des sponsors sur votre camping-car. J'imagine qu'ils ne sont pas là par hasard ?**

Les 9 Roues : Raoul & Emric sont bien connus dans le milieu. Leur point fort est qu'ils sont à l'aise dans quatre disciplines liées au vélo (*dirt*, *DH race*, *BMX* et *freeride*). Ce qui fait qu'ils sont à l'aise à Malmedy\* Belgique et que Nico Vink a laissé Raoul rouler le dernier *Loose Fest* en septembre 2020 et qu'il a intégré les garçons dans son nouveau team « *Shovel & Schred Next Generation* ». Nico souhaite aider les enfants à s'épanouir dans le vélo sans pression... De nos jours, ce qui fait la différence entre deux dossiers de sponsoring, ce sont les résultats ; pas pour Nico, lui, répète qu'avant tout, il faut s'amuser ! Raoul était tout de même vice-champion 2020 européen de *DownHill* catégorie des moins de 13 ans et Emric est surnommé « machine ».

*FOX Racing* est notre tout premier sponsor, et quel sponsor ! *FOX Suisse* comme *FOX Europe* sont aux petits soins avec nous et sans aucune pression non plus. En fait, on apprécie tous nos sponsors sans qui l'aventure serait nettement moins passionnante, voire difficilement viable. Tu remarqueras qu'il n'y a encore pas de marque de vélo sur le camion...

\*Malmedy, c'est le *bikepark* du *Loose Fest*, festival (dont Vink est l'un des initiateurs) qui propose aux meilleurs pilotes de la planète de s'amuser à sauter les plus grosses bosses de la planète, environ 30 mètres pour le plus long saut...

**LP : petite question pour les parents... Toni dans l'œil de la caméra et Leatitia du bord de la piste, qu'est-ce qui vous passe par la tête lorsque vous voyez vos deux cracks s'élancer pour faire des sauts de plusieurs mètres de haut, la tête en bas parfois ?**



*Raoul 10 ans Masters Of Dirt Serfaus Autriche 2019. (I9r)*



*Raoul 12 ans 4riders Catalogne Espagne 2021 (I9r)*

**Personnellement j'ai déjà les boules en les voyant faire la course dans la rue devant la maison, au plat !)**...

Les 9 Roues : Toni raconte justement que « l'œil de la caméra » l'aide à « supporter » ces grands moments de stress. Quant à moi, je ne regarde plus trop. S'il faut être là, je suis là, j'encourage mais, c'est plus fort que moi, mes yeux ont la fâcheuse tendance à se fermer aux moments cruciaux.

**LP : nous voyons en face de nous une famille incroyable, soudée, forte malgré la situation, affamée d'aventures et de découvertes. Que conseillez-vous à ceux qui ont cette petite idée derrière la tête de tout plaquer et vivre sa vie, mais qui n'osent pas franchir le pas ?**

Les 9 Roues : je peux comprendre que ce soit difficile de tout plaquer,

mais les bénéfices en valent largement le jeu, ne serait-ce que se détacher de tout ce matériel qui nous rend esclave. Cela fera environ trois ans que nous vivons ainsi. Rien de notre vie sédentaire ne nous manque. Nous ne pouvons qu'encourager les autres à essayer. Essayez quelques semaines et si tout va bien, feu !

**Propos recueillis par Alexandre Constantin**

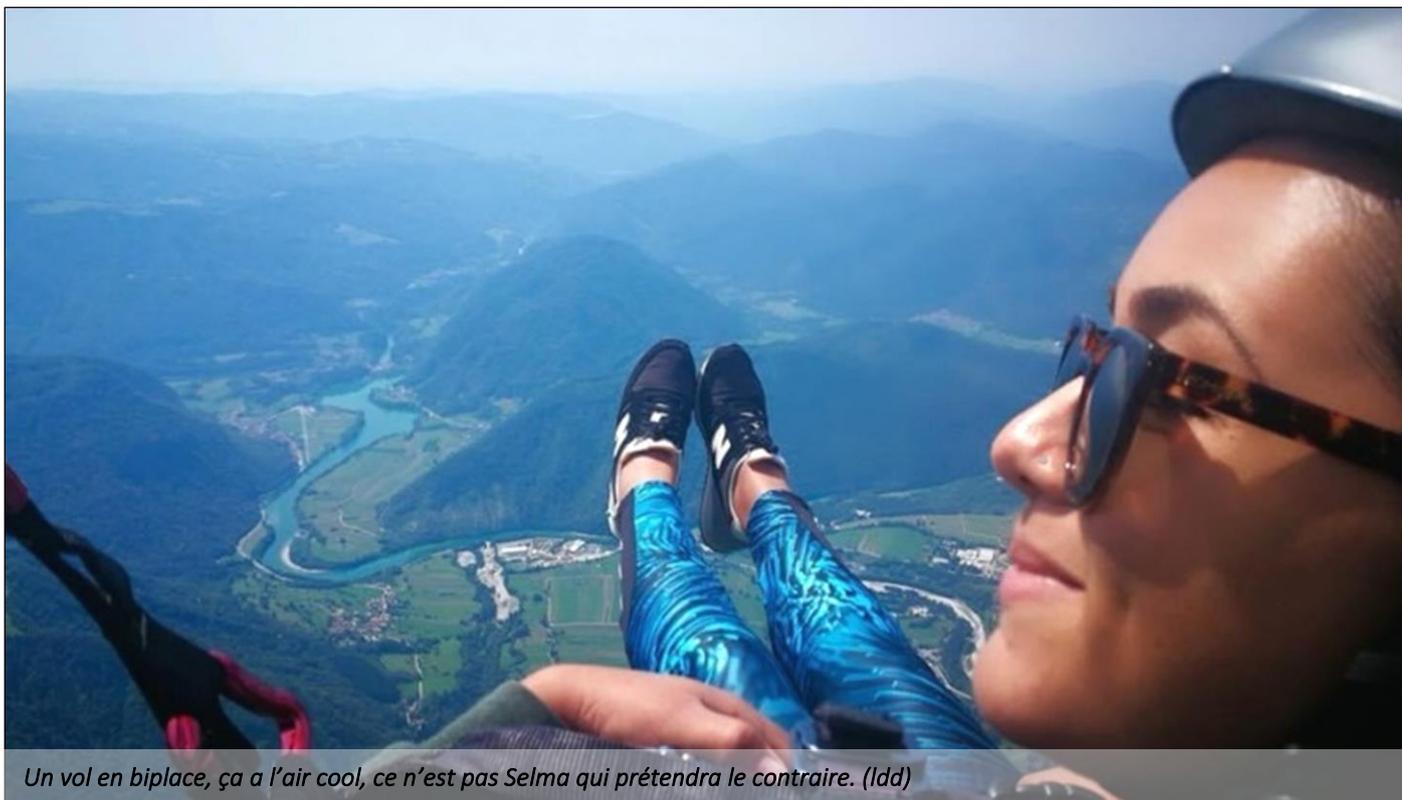
Merci à la famille Schneeberger d'avoir répondu à cet interview et un MERCI tout particulier à Leatitia, qui a pris le temps et de sa précieuse énergie pour répondre à bon nombre de nos questions, et d'avoir trié pour nous quelques-unes de leurs nombreuses photos.

Que la route vous soit encore belle le plus longtemps possible !



# Episode 9 : notre petit monde vu par... Selma

## Par le trou de la lorgnette



*Un vol en biplace, ça a l'air cool, ce n'est pas Selma qui prétendra le contraire. (Idd)*

Le succès d'une chronique, en l'occurrence « Par le trou de la lorgnette », ou encore « Le non volant », c'est incontestablement sa régularité. C'est une nouvelle fois Julien Gogniat qui nous livre un nouvel épisode, plus précisément le 9<sup>e</sup>. Et pour ça, il est tout simplement allé poser des questions à Selma, sa sœur...

**Julien Gogniat** : qui es-tu ?

**Selma** : je suis ta grande sœur adorée.

**JG** : après cette courte présentation, *La Plume* te remercie d'avoir répondu par l'affirmative à cette interview et aimerait connaître la façon dont tu vois ou tu imagines les pilotes de delta et de parapente ?

**Selma** : je vous vois comme des personnes aimant la nature et qui se sentent peut-être aussi bien dans les airs que sur terre. Des personnes courageuses et qui aiment les sensations.

**JG** : à partir de combien de km/h de vent ne peut-on plus voler d'après toi ?

**Selma** : une cinquantaine de km/h ?

**JG** : à quelle vitesse vole un parapente d'après toi ?

**Selma** : 20 km/h ?

**JG** : es-tu plutôt terrienne ou tête en l'air ?

**Selma** : terre à terre, le contraire de mon frère.

**JG** : est-ce que tu connais une personne qui pratique le parapente ou le delta, et si oui, t'a-t-elle déjà parlé de ses vols ?

**Selma** : oui, je te connais, toi...

**JG** : et selon toi, en volant, a-t-on le vertige ?

**Selma** : non, pour avoir volé une fois, je pense que non.

**JG** : as-tu déjà volé ? Ou sinon, le ferais-tu ?

**Selma** : Oui! Une fois, en Slovénie. C'était une expérience incroyable, c'était la première fois pour moi que je voyais la terre vue d'en haut en étant moi-même dans les airs. C'était une sensation étrange mais agréable. Je me suis sentie en sécurité dès les premières minutes de vol !

**JG** : et si demain tu allais voler ?

**Selma** : avec plaisir, mais pas en Slovénie - ou alors on monte à pied. Parce que j'ai vraiment cru qu'on allait y passer en montant en bus, le chauffeur roulait super vite et à chaque virage, je pensais qu'on allait glisser et mourir avant d'avoir eu l'occasion de voler !

**JG** : et selon toi, quelle image a le vol libre dans la population en général ?

**Selma** : je pense que beaucoup de gens ont peur de ce sport, qu'ils estiment être trop dangereux. D'ailleurs, moi aussi j'avais un peu peur avant qu'on parte faire le vol. Depuis, c'est moi qui essaie de rassurer les gens qui me disent qu'ils ont peur de faire un vol en biplace. Après, c'est vrai que ça reste dangereux, il y a des risques de blessures voire pire, mais ça, c'est comme dans tous les autres sports...

**JG** : et les questions quiz : combien de pilotes (parapente et delta confondus) penses-tu qu'il y a dans le Club de Vol libre Jura ?

**Selma** : je pense une centaine de pilotes ?

**JG** : quelle est la hauteur maximum autorisée pour voler au-dessus du Jura ?

**Selma** : 2000 mètres ?

**JG** : non, 3050 mètres, quand même !

**Selma** : pas loin !

**JG** : quelle est la différence entre un delta et un parapente ? Question très simple...

**Selma** : un parapente se range plus facilement ?

Propos recueillis  
par Julien Gogniat

# Dès le 1<sup>er</sup> avril, le vol libre l'est nettement moins à l'atterrissage

Par ici  
les potins



22

Alors de grâce, si vous ne pouvez éviter un atterrissage dans un champ qui pousse et que l'agriculteur vient à votre rencontre, s'il vous plaît, excusez-vous platement. Dans certaines communes, et à défaut de règlement dit de coutume, c'est un décret local qui fait foi. C'est notamment le cas à Moutier, et c'est bien de le savoir vu l'activité de vol libre en terre prévôtoise. A Moutier, il est donc interdit de fouler les prairies du 15 avril au 15 octobre. C'est aussi l'occasion de rappeler que la FSVL possède une assurance RC pour ce genre de situation qui consiste en une indemnisation pour les éventuels dommages causés. (db)

## Pierre Arn et l'ours bien léché...



Parce que le cas s'est produit le printemps passé, il n'est pas inutile de rappeler à tous les pilotes qu'il est officiellement interdit (ou alors pas très bien vu par les agriculteurs) de marcher dans les prairies à partir du 1<sup>er</sup> avril. Et ça, chaque année, ne l'oublions pas...

Renseignement pris auprès de la Chambre jurassienne d'agriculture Agrijura, il n'existe pas de législation agricole spécifique pour ces dates, explique le nouveau directeur François Monin. C'est en principe le code des obligations qui fait foi et souvent on parle de droit coutumier pour ces dates, mais il s'agit des seules bases légales, précise encore le « patron » des agriculteurs jurassiens.

Il y a donc le droit dit coutumier qui s'applique à géométrie variable, comme c'est par exemple le cas à Moutier. Il s'agit en l'espèce d'un règlement communal qui précise : « *Le Conseil municipal invite les promeneurs, cavaliers et cyclistes à respecter l'article 18 al. 4 du Règlement de Police administrative de la Commune municipale de Moutier, qui indique que pendant la période de pousse, soit du 15 avril au 15 octobre, il est interdit de marcher sur les prés et terrains et cultures sans y être autorisés.* »

Dimanche 21 février : c'est l'été avant l'heure. Les températures sont extrêmement douces pour la saison. C'est comme si l'on assistait à un dérèglement climatique. Votre serviteur est d'astreinte pour la RTS. Je suis chargé par la rédaction en chef de trouver des parapentistes qui souhaitent aérer leurs ailes, étant entendu que ma mis-

sion consiste également à leur tendre mon micro. J'apprends que Pierre Arn et Bernard Cattin ont le projet de rejoindre le décollage de La Montagne-de-Moutier à pied. C'est l'occasion idéale.

Je les contacte pour leur exposer mon plan. Ils sont évidemment d'accord de se prêter au jeu. Je les attends un bon moment et une fois arrivés au décollage, ils acceptent de répondre à quelques petites questions. Et voici la citation de Pierre qui a été diffusée dans le 19h30 de ce même dimanche 21 février : « *On a crevé de chaud en montant ici à La Montagne-de-Moutier. J'ai transpiré comme un ours et je dois dire que normalement, c'est la période la plus froide de l'hiver et on devrait être emmitoufflés alors que l'on est presque à poil.* » Sacré Pierre, toujours la formule « colorée »... (db)

## Le choix du terrain pour atterrir...

Nous avons la chance dans notre région d'avoir pléthore de champs pour poser en toute sécurité.

Si on regarde par exemple le village de Courfaivre, on trouve de la place partout autour, en évitant bien entendu les cultures et les diverses lignes aériennes ou barrières.

Quizz du jour : où a posé Mister X ?



Heureusement pour lui, pas de mal ni de propriétaire grognon... Avec humour, le pilote me dit que c'est digne du travail de précision de l'horlogerie jurassienne, cela ne m'empêche pas de penser que c'est vraiment bête de se trouver dans la situation de devoir se poser là par manque d'anticipation et de concentration. (vg)

## Dominique Ribeaud reconnu coupable

Victime d'une collision avec un autre parapentiste le 8 mai 2020 à Engelberg alors qu'il s'entraînait en vue de son examen biplace solo, Dominique Ribeaud avait été sévèrement touché au dos après avoir sorti le parachute de secours à environ 100 mètres sol. Transporté dans un premier temps par la Rega à l'hôpital de Lucerne, le pilote d'Alle avait pu regagner son domicile le lendemain mais avec un diagnostic peu encourageant : deux vertèbres

fracturées. Rassurez-vous il est parfaitement remis aujourd'hui. Heureusement pour lui ! Il est à noter que l'autre pilote a atterri tout à fait normalement pour ensuite quitter les lieux sans venir s'enquérir de l'état de santé de Dominique. Un comble...

Une enquête a été ouverte par les services du procureur du canton d'Obwald qui a ensuite transmis le dossier au Ministère public de la Confédération (MPC), lequel a livré son jugement dans une ordonnance pénale le 8 février dernier.

Le MPC a dû statuer sur une présomption d'une entrave à la circulation publique par négligence. Selon le représentant de la Confédération, Dominique Ribeaud a effectué son dernier exercice « *de manière inappropriée et ainsi troublé la circulation publique, par le fait d'avoir effectué une troisième descente sèche et rapide en spirale, sans vérifier, avant d'entamer ce dernier exercice, qu'il n'y avait personne autour de lui, ce qui a provoqué, vers 13h30, à une altitude d'environ 200 mètres au-dessus du jardin de l'Abbaye bénédictine d'Engelberg, la collision frontale avec l'autre pilote, qui se trouvait dans la phase d'approche de la place officielle d'atterrissage, qui a tenté sans succès d'éviter Dominique Ribeaud au moment où il l'a vu voler vers lui* », peut-on lire dans l'ordonnance pénale du MPC.

Le pilote du VLJ a été condamné à 30 jours-amende avec sursis pendant deux ans. (db)

## Des règles à respecter à Raimeux Sud



La Bourgeoisie de Grandval, propriétaire des sites Nord et Sud de Raimeux, nous demande de vous rappeler les règles de la convention que

nous avons signé avec eux.

En particulier, qu'il n'est pas autorisé à parquer ailleurs que sur la place de parc à côté du Club Montagne Jura. Seuls les deltistes ont l'autorisation de parquer provisoirement leur véhicule au virage en épingle à la hauteur du décollage, le temps d'amener leur matériel près de la rampe. Ils doivent ensuite amener leur véhicule à la place de parc à côté du Club Montagne Jura.

Merci de ne pas empiéter dans les champs, et il est interdit de faire du feu.

Nous vous rappelons aussi que le site Raimeux Sud est fermé en septembre pour cause de chasse.

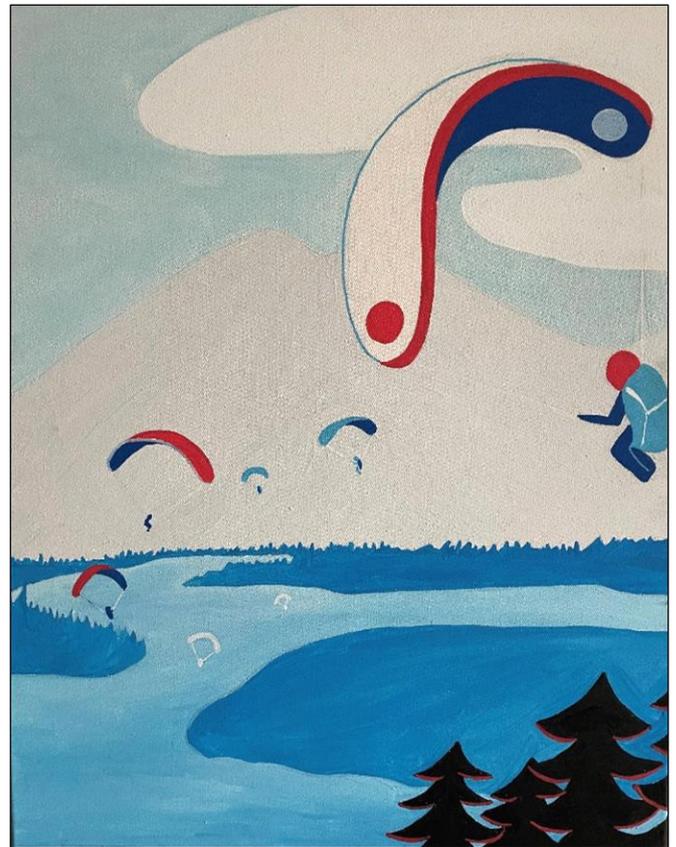
MERCI pour votre soutien au maintien de nos sites, et bel été à vous.

**Le comité du VLJ**

## Quand le parapente s'invite dans mon salon...

Le parapente en plein air... Le parapente dans mon salon... Oui, c'est possible ! Je peux en témoigner. De jour comme de nuit, des pilotes sous leurs voiles veillent discrètement sur moi. C'est au détour d'une discussion avec la compagne de mon éminent collègue de travail Benoît Grandclément que l'idée germe. Emilie Duclay, c'est d'elle qu'il s'agit, professeure d'arts visuels dans un collège de Porrentruy, me propose d'immortaliser des parapentes sur des toiles. Bingo ! Et le résultat est bluffant, photo à l'appui. Bluffant à tel point qu'un autre pilote lui a commandé une œuvre du même style. Alors si toi aussi tu as envie de voir des parapentes dans ton salon, il suffit de prendre contact avec moi. (db)

24



Voici un peu l'histoire du site de Delémont, qui se trouve au lieu-dit « Côte-à-Bépière ». Dans les années 80, le décollage était utilisé principalement par les deltistes. L'accès en voiture jusqu'à la rampe est très aisé. Il était très prisé quand le vent météo n'était pas trop fort car le thermique prenait facilement le dessus, ce qui permettait un décollage très agréable pour les pilotes novices. Les courants ascendants sont souvent présents ; par contre, si ce n'est pas le cas, de grands champs en direction du quartier du Domont offrent un atterrissage tout en douceur.

*Un déco « tout neuf » avec une vue exceptionnelle sur la vallée de Delémont. (rs)*



25

## Des aménagements nécessaires qui vont aider les pilotes

## Décollage de Delémont

C'est à la fin des années 2000 que notre ancien président Philippe Méttille a pris l'initiative avec le Club VLJ d'ouvrir un nouveau décollage parapente situé au-dessus de la rampe. Après l'accord de la Bourgeoisie et l'Office des forêts, une grande coupe de bois a été organisée avec le garde-forestier. Deux terrasses ont été montées, permettant ainsi un décollage idéal en parapente. Le décollage sur ce site avait l'air assez impressionnant, mais en fait, beaucoup plus facile qu'il n'y paraît. C'est d'ailleurs un des premiers sites que j'ai expérimenté quelques jours après (ou avant !) l'examen de mon brevet.

Ce décollage n'est par la suite malheureusement plus beaucoup utilisé, si ce n'est que par quelques rares pilotes locaux.

En début d'année, un groupe de pilotes de la région de Delémont a discuté avec le responsable des sites du Club VLJ afin de trouver une solution pour réaménager ce décollage. Après plusieurs tergiversations avec les instigateurs, diverses idées surgissent quant à la remise d'une bâche, la pose d'un tapis, ou ne rien



*Premier jour de corvée (Patrick et Xavier à la manœuvre) : il a fallu aplanir le déco et répartir le surplus de pierres à l'endroit où le pilote se prépare. (rs)*

faire du tout. Il a été finalement décidé de mettre en place de la toile de jute de coco avec un maillage fin. Ce dispositif permet de retenir les pierres qui ont tendance à rouler, d'éviter le ruissellement de l'eau qui érode la pente et de garder l'humidité pour que la végétation puisse revenir progressivement.

Le Club a fixé un samedi venteux pour ces travaux et l'aide de tous les membres est attendue. Comme le travail est assez conséquent et la météo très capricieuse pour ce début de saison de vols, les responsables de cet entretien décident de répartir les travaux sur deux samedis.

La première journée a pour but d'aplanir la surface de décollage en enlevant les plus gros cailloux. C'est une petite équipe de cinq personnes qui s'est retrouvée au pied levé avec les outils adéquats : barres à mine, masses, pics, pelles et débroussailleuse. Le travail n'est pas si simple car les cailloux sont bien difficiles à déplacer dans une pente assez raide. Les plus grands blocs sont utilisés pour former la base de la plateforme du pilote pour le décollage et les plus petits sont entassés sur les côtés pour éviter qu'ils ne dévalent la pente. Un petit sentier est aussi aménagé pour accéder à la plateforme de décollage. Pour terminer cette journée, un coup de débroussailleuse permet d'enlever finalement les dernières ronces récalcitrantes. La surface est maintenant bien propre pour accueillir cette toile de jute écologique. Il nous aura

26



*Travail du deuxième jour de corvée : installer la toile de jute. (sb)*

fallu une bonne matinée pour cette préparation qui se clôture par des grillades bien appréciées pour finir cette première journée de corvée. C'est de bonne heure que le samedi suivant la même équipe se retrouve avec, cette fois, quelques personnes en plus au décollage pour continuer cette rénovation. Tout d'abord, les bonnes dimensions sont calculées à la chevillère. On procède ensuite aux mesures et au découpage de la toile sur la petite place du parking de

au sol. La plateforme en caillasse est aussi recouverte de jute afin de retenir les cailloux qui pourraient se déclencher lors d'un décollage maladroit du pilote. Le site est maintenant prêt à être utilisé : malheureusement pas aujourd'hui vu les conditions météo... bise beaucoup trop forte !

Cette journée se termine vers midi par des grillades du côté du château du Domont. Quelques personnes se rendent ensuite à Raimeux en espé-



*C'est fini et c'est encore mieux avec une voile pour tester... (sb)*

Gentil Pran. Le transport jusqu'au décollage est assez encombrant mais le poids relativement léger. Trois bandes de trois mètres sur 12 mètres sont placées pour recouvrir une surface totale d'environ 80 mètres carrés. Le nombre de personnes est parfait pour l'ajuster avec précision sur le terrain d'envol. Des clous de 40 centimètres en forme de U sont enfoncés à la masse tous les mètres pour fixer cette toile

rant que le vent baisse sensiblement pour pouvoir tenter un petit vol de la journée.

Vu les conditions toujours soutenues, les valeureux parapentistes doivent renoncer et se contenter d'apprécier la terrasse ensoleillée du Club Montagne... bien évidemment autour d'un petit verre servi aimablement par son gardien !  
Bons vols !

**Raphaël Seuret**

## Infos pratiques

**Parking :** Gentil Pran.

**Accès :** un sentier longe la barrière du champ de Gentil Pran jusqu'à la lisière de forêt.

**TMA :** un panneau indique les hauteurs maximales de vols de la région, soit 2600 mètres au-dessus du décollage.

**Atterrissage :** Sous-Cheynatte, côté stand de tir ou quartier du Domont côté Delémont.

# Du beau matériel en commande mais un peu de patience...

## Du côté des deltistes



27

*De belles ailes qui vont prochainement griffer le ciel de l'Arc jurassien. (ldd)*

Quelques mots concernant l'enseigne Wills Wing que beaucoup de pilotes jurassiens volent depuis environ une douzaine d'années et que nous représentons maintenant depuis plus de deux ans...

Beaucoup de bruits circulent sur Internet en ce moment concernant l'entreprise...

Va-t-elle perdurer et continuer à fabriquer des deltas ?

Wills Wing existe depuis 1973 elle fait partie des pionnières en matière de deltaplane. Les dirigeants actuels se font gentiment âgés (Mike Meier à 73 ans et Steve Pearson à 68 ans).

La vie en Californie (Los Angeles) devient de plus en plus chère et le bâtiment de l'entreprise

acheté une bouchée de pain à l'époque vaut une petite fortune aujourd'hui.

Mike et sa femme souhaitent prendre leur retraite et profiter du travail de leur vie.

Steve veut continuer à faire vivre Wills Wing et à trouver la solution en déplaçant l'entreprise dans la Valle del Bravo au Mexique où existe déjà une école et un *staff* complet près à l'accueillir.

Les avantages sont franchement indéniables, que ce soit pour le vol avec plus de 300 jours volables par année, ou au niveau économique, rien à voir avec la Californie...

Wills Wing devra encore déménager et trouver du nouveau personnel qualifié ou le cas échéant

former de nouveaux collaborateurs. Steve parle de deux à trois mois de patience à la fin de cet été avant qu'il puisse recommencer à fabriquer nos ailes favorites. Nous étions aussi très inquiets car une grosse commande d'ailes devrait déjà être arrivée, mais les raisons du retard sont autres : difficultés dans les livraisons des matières premières à cause du Coronavirus, comme partout ailleurs d'ailleurs.

Heureusement, nos ailes doivent très bientôt être livrées. Par contre, il faudra être un peu patient pour passer la prochaine commande chez Wills Wing.

Cordialement !

Nicolas Tatti

# Place tes gosses et prend vite congé : c'est une journée canon !

## Planifier un vol de distance

J'ai décidé de rédiger cet article pour rendre service à toutes les personnes qui me posent des questions concernant la planification d'un vol de distance, plus communément appelé le cross. Il ne s'agit pas d'une science exacte, mais plutôt d'une méthode. Elle n'est peut-être pas la meilleure mais elle a plutôt bien fonctionné pour moi jusqu'ici ! Je vais essayer de synthétiser au maximum afin que vous puissiez avoir un aide-mémoire court et bref. Mais avant de m'étaler sur les différents points qui me semblent essentiels pour planifier un cross, il y a une règle d'or à laquelle je ne déroge plus et qui me semble être la plus importante :

**Prends du plaisir et va là où tu as envie d'être, fais toujours ta propre analyse et prends ta propre décision !**

### La météo

**Le vent** : pour le vent, j'utilise différents modèles : Cosmo 2, Cosmo 1, Windy et « météo parapente », tout en observant bien le vent au sol et en altitude.

**La qualité des thermiques** : je compare deux applications « Xctherm.com » et « météo parapente ». Je ne consulte plus d'éma-gramme depuis que j'ai découvert ces deux applications. Le Regtherm reste l'outil parfait pour connaître le potentiel de la journée ; le nombre d'heures volables et la qualité de la couche convective pendant ce temps sont déterminants pour planifier quelle route je vais voler. Attention, le Regtherm peut mettre un potentiel de distance nul lors de journées thermiques ; il faut regarder plus en détail.

**Différence de pression** : pour les Alpes, il ne faut surtout pas oublier de vérifier la différence de pression entre le Nord et le Sud. Oui, certains tordus volent avec du foehn. Je leur



*Julien Gogniat au décollage : c'est le début d'un long vol. (Idd)*

laisse le ciel libre ! Ce serait dommage de faire la route jusque dans les Alpes sans vérifier cette donnée qui est plus qu'importante (clin d'œil à Fabio & Joris qui tirent des Spritz sur des terrasses à Locarno).

**Couverture nuageuse et risque d'orage :** je n'aime pas les orages. Il est important de toujours regarder le développement des cellules orageuses et de juger s'il n'est pas préférable de s'occuper de ses gosses ce week-end (oups j'en ai pas !).

La planification du parcours

**Planifier les lignes :** [www.flyxc.app](http://www.flyxc.app) pour calculer la distance, XContest pour s'inspirer d'autres pilotes et Google Earth pour visualiser un endroit encore méconnu.

**Connaître les espaces aériens :** carte officielle, DABS, XContest, explicatif des espaces aériens sur le site de la FSVL et si tu as encore un doute : appelle Fabio !

**Repérer les câbles :** sur la carte officielle de vol à voile et c'est également possible de les activer sur « Xctrack ». Si tu voles à Engelberg ou dans les Alpes, cela te rendra service.

Pendant le vol

**Diviser le vol en plusieurs étapes :** se concentrer sur la première pompe.

**Important de voler longtemps :** il faut se concentrer sur la durée et non sur la vitesse.

**Manger, boire, faire pipi :** la fatigue, le manque d'énergie et l'inconfort sont tes ennemis.

**La vitesse moyenne :** se détermine principalement dans les thermiques et non sur le barreau. Essayez d'être efficace, visualisez et comprenez l'ascendance et sa dérive. Optimisez selon la « théorie de Macready » afin de maximiser votre vitesse moyenne.

**Choix des lignes :** lecture du relief et du ciel, ajoutez-y le flux d'air et le soleil et votre imagination dessinera des routes pour vous.

**Être lucide :** pour prendre les bonnes décisions, j'aime être en pleine conscience. Être conscient du moment, du lieu et de ma respiration.



*L'important, c'est de prendre du plaisir. (Idd)*

Relâchez-vous et soyez présents.

**Prendre du plaisir :** sinon ça sert à quoi ? Il n'y a pas de meilleur pilote, le meilleur est celui qui prend le plus de plaisir ! (sans vouloir vexer Chriegel).

Adaptation des itinéraires de vol

**Avoir un plan A, B, ...C :** car finalement, c'est toujours dame nature qui nous donne le chemin à suivre ! Apprenez à la comprendre, la lire et à vous y adapter. Votre plan A est peut-être invalidé mais qu'en est-il du plan B ou C ?

**Suivre vos songes :** vous avez peut-être déjà ressenti une attraction inexplicable qui vous suggère de prendre une route, de suivre un nuage, de rejoindre cette barbule. Suivre ses songes m'a déjà beaucoup servi et même si parfois ils m'ont emmené au sol, j'en ai tiré un apprentissage que je retiens et qui me permet d'avoir plus de chances de ne pas finir dans cette situation.

Quelques petits conseils

**Visez grand et avancez par étape :** il faut placer la barre haute, mais n'oubliez pas d'y aller par étape. En divisant un gros objectif en dix petits objectifs, cela semble plus facile et à chaque objectif accompli, on reprend de la motivation. Se fixer un seul gros objectif est démotivant, le sommet à l'air si haut depuis le fond de vallée, il ne faut pas se dégoûter.

**On n'est jamais assez tôt au décollage :** les pilotes qui font les plus grands vols sont les premiers en

l'air !

**Ne pas se faire polluer par des discussions négatives :** on a tous déjà croisé d'anciens pilotes qui confondent temps perdu et expérience. Ce sont souvent les mêmes qui disent que ce n'est pas un jour pour le cross ou que ces cumulus ne doivent pas avoir de thermique en dessous. J'en reviens à la première règle : fais toujours ta propre analyse et prends ta propre décision mais surtout n'oublie pas de prendre du plaisir.

**Pour les débutants :** la hauteur par rapport au sol est notre carburant. Rien ne sert de courir, il faut partir au plafond ! Si tu n'as pas atteint le plafond du thermique au décollage, pourquoi t'engager pour tenter de faire des kilomètres ? Essaie de survivre et d'avancer en restant le plus haut possible. Plus tu survivras longtemps, plus tu feras des kilomètres ! Et si tu as déjà de la peine à monter à un endroit, penses-tu que ce sera plus facile après une transition et 500 mètres de gaz en moins ? Prends toute la hauteur que tu peux : plafond, plafond, plafond ! Voilà, j'espère que ces quelques lignes pourront t'aider à atteindre tes objectifs. Sors de ta zone de confort et fonce, le cross est accessible à tous et 100 km n'est pas un exploit de nos jours. Et pas besoin d'avoir une aile de compétition pour y parvenir... N'importe qui peut le faire avec un peu de détermination et de préparation.

Julien Gogniat



*Les nuages font enfin leur apparition au début de l'Emmental, mais la route est encore longue. (rs)*

## Esquisses de solutions depuis le Weissenstein jusqu'à Interlaken

## Traverser le Plateau suisse

**Traversée du plateau : mode d'emploi depuis la région du Weissenstein, direction Interlaken.**

C'est peut-être un défi pour chaque pilote de cross jurassien que de traverser une fois le Plateau suisse. Le plus difficile n'est pas forcément de traverser le Plateau (qui n'est en fait pas aussi large qu'on pourrait le penser : environ 30 kilomètres),

mais le plus compliqué est de se raccrocher ensuite sur les bons versants de montagne où les thermiques vont nous permettre d'aller encore plus loin en direction d'Interlaken ou de Lucerne. Les espaces aériens sont aussi très importants pour planifier sa ligne de vol. Certaines zones sont bien restreintes pour le vol libre et il faut ainsi choisir une trajectoire, tout en faisant attention

à ne pas franchir de couloirs interdits tels que TMA, CTR ou LSR. De plus, en fonction du point de départ, les lacs sont aussi des paramètres à ne pas négliger.

Après avoir roulé ma bosse de parapentiste dans différentes régions de la Romandie et de la Suisse allemande, je suis de retour au Jura depuis deux ans. Lors de mes premiers cross dans l'Arc jurassien, l'idée me

### Attention aux espaces aériens !

Comme déjà mentionné plus haut, un des thèmes importants qui nous limite dans nos déplacements sont les espaces aériens. En voici l'énumération par ordre d'apparition depuis la région du Weissenstein jusqu'à Interlaken:

1. **TMA de Bâle :** hauteur max. -> 1750 mètres si active et 3050 mètres si inactive.
2. **CTR de Granges :** hauteur min. -> 1350 mètres.
3. **CTR de Langenthal :** hauteur min. -> 1270 mètres.
4. **TMA de Berne :** hauteur max. -> 1700 mètres si active.
5. **LS-D5 :** hauteur max. -> 900 mètres et hauteur min. -> 1500 mètres si active.
6. **LS-R15 :** hauteur max. -> 1700 mètres et hauteur min. -> 3050 mètres si active.
7. **LS-R2 :** hauteur max. -> 3050 mètres si active.
8. **LS-R6 :** hauteur max. -> 1850 mètres si active.
9. **TMA Meiringen :** hauteur max. -> 2600 mètres si active.

titille d'essayer de traverser ce beau Plateau. Quelques questions me traversent tout de même :

- Quelle météo idéale ?
- Quel décollage choisir ?
- Quels espaces aériens ?
- Quelle ligne théorique de vol ?

A la suite de mes différentes réflexions sur les thèmes précités, voici quelques propositions de réponse.

Le premier sujet le plus important est la météo : quelles conditions de vol sont idéales pour s'attaquer au Plateau ? Il est indispensable d'avoir en premier lieu de bonnes conditions thermiques annoncées avec des bases de nuages assez hautes. Un vent du sud au décollage serait idéal pour pouvoir décoller assez tôt dans la matinée et profiter ainsi des premiers thermiques pour prendre de la hauteur. Il serait aussi intéressant que le vent dans les hautes couches ait une légère tendance nord (N-E ou N-O).

Par contre, si un vent du nord plus marqué est annoncé, il serait aussi plus judicieux de décoller sur les flancs nord et de se laisser décaler par les courants ascendants. L'inconvénient dans ce cas présent est un décollage plus tardif dans la journée car les surfaces avec le courant nord chauffent beaucoup moins rapidement.

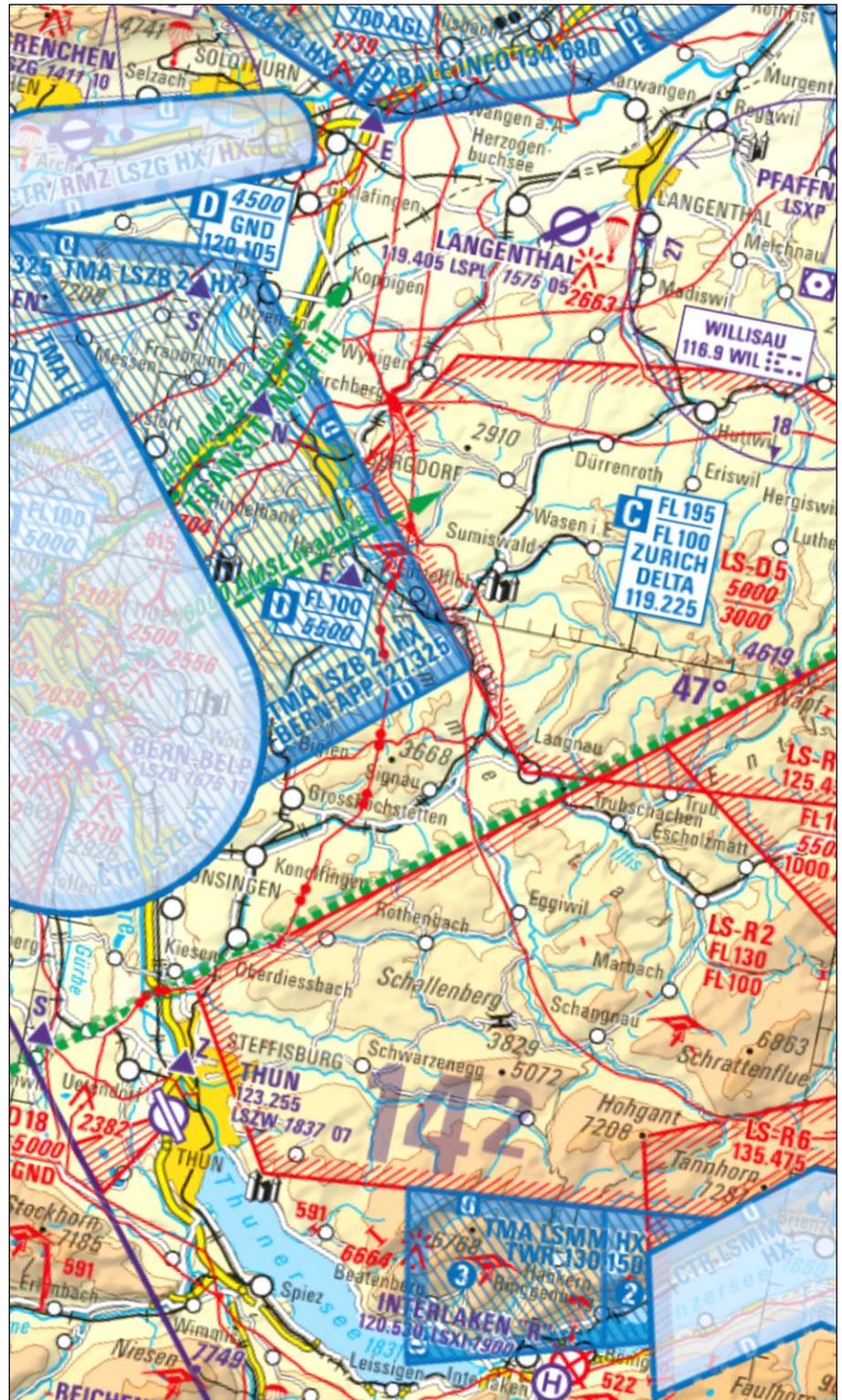
En fonction de la météo, il faut choisir un décollage proche de la ligne de traversée que l'on se fixe.

Pour des courants de tendances :

- Sud : Weissenstein, Hasenmatt, Stierenberg.
- Nord : Court « Le Buelement » ou Röti.
- 

Il est bien clair que les sites de Graiter, Raimeux ou Montoz sont aussi possibles. Ils se trouvent en revanche une à deux chaînes de montagne plus loin.

Cette traversée de 30 kilomètres est du vol de plaine. En fonction des thermiques rencontrés, il faut faire de bons choix pour savoir lequel enrôler. Quelques fois, on rencontre des ascendants de 1 m/s... et l'on est



déjà content ! D'autres fois, on rencontre des courants plus puissants allant jusqu'à du 3-4m/s... et ça fait du bien au moral !

Le mot d'ordre est de bien se diriger dans le sens du vent et d'essayer de se centrer le mieux possible afin d'exploiter les courants ascendants au maximum. Il m'est arrivé parfois de partir avec un vent portant du nord-est et, en milieu de plateau, me faire contrer par un vent de face qui complique bien ma vitesse de

progression. On peut faire des points très bas (en pensant devoir atterrir) pour ensuite refaire le plein de gaz et monter très haut. Le plus facile est de suivre la rue de nuages dessinée dans le ciel, mais par contre, lorsqu'il n'y a que des thermiques bleus, tout se complique ! Dès que les collines de l'Emmental se rapprochent et en fonction du vent météo, il est judicieux de se positionner le mieux possible par rapport aux vallées qui se déroulent

sous nos pieds. Dans les basses couches proches du relief et sans vent, le thermique vient du sud, sud-est à est et se décale ainsi en fonction des heures de la journée. Au fur et à mesure de notre progression direction Interlaken, les montagnes sont plus hautes avec des courants ascendants plus faciles à négocier. Si l'on n'est pas trop tard dans la journée, cette dernière transition sera des plus aisées.

Résultat de mes premières tentatives : la première fois, j'ai atterri un peu plus bas que Langnau in Emmental, une autre fois à la hauteur de Gerlafingen et la dernière fois au sud de la vallée de Marbach.

Il ne me restait plus que deux montagnes à franchir pour terminer à Interlaken... mais malheureusement pour moi, j'arrive trop tard dans la journée donc plus de thermiques ! Voilà mes réactions à chaud juste après ma dernière traversée :

*« Ça, c'est fait... la traversée du Plateau en parapente ! Montée à pied avec Oli à la Hasenmatt et décollage vers 11 h 30. Aller-retour difficile jusqu'à Bienne pour chauffer mon aile et retour à la case départ au Weissenstein après 1 h 30 de vol. Je regarde le Plateau qui ne fait pas très envie pour une traversée, car aucun cumulus ne pointe le bout de son nez !*

*Tant qu'à faire, je vole à 1800 d'altitude et je prends la décision de traverser... Et c'est là que les choses se compliquent : pas de thermiques. Il faut gratter toutes les petites bulles d'air qui montent à du 1 m/s, j'ai failli atterrir quatre fois, tellement j'étais bas ! Par contre, ce fut un magnifique vol de plaine qui se termine dans les fins fonds de l'Emmental. Atterrissage dans la vallée de Marbach après 6 h 30 de vol et environ 100 kilomètres d'aventure avec le bouquet final de la traversée du Plateau ! La grande classe ! »*

Et cette fois, à vous de jouer !

Raphaël Seuret

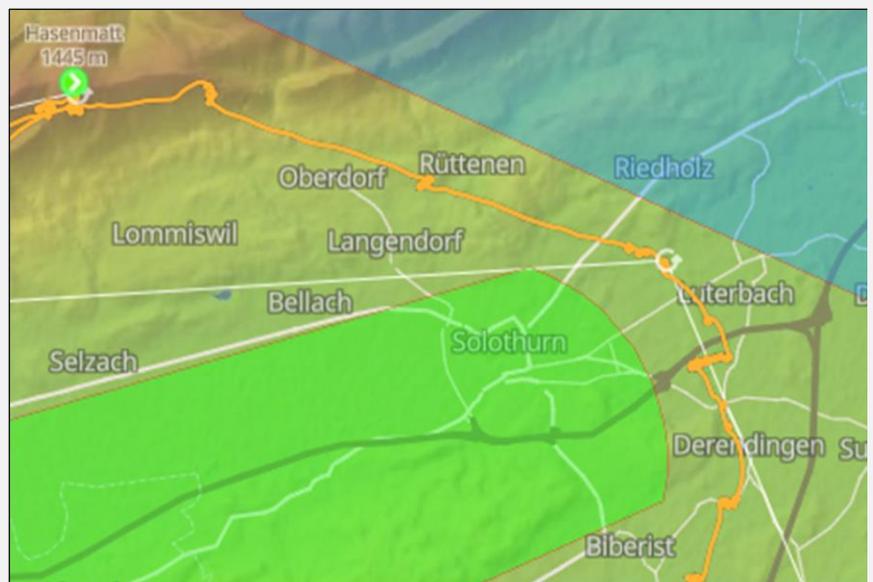


*Le village de Marbach, deux vallées avant Interlaken, endroit où j'ai posé. (rs)*

### Ligne de vol : telle est la question...

L'année passée, je me suis aventuré plusieurs fois sur le Plateau en partant toujours depuis la Hasenmatt. Voici ma ligne de vol que j'ai toujours plus ou moins choisie :

1. Décoller depuis la Hasenmatt et prendre de la hauteur. Plus on a de l'altitude, meilleures sont nos chances pour démarrer notre périple : 1800 – 2000 mètres seraient suffisants.
2. Suivre la crête qui mène au départ de la télécabine du Weissenstein : attention à ne pas traverser la TMA de Bâle.
3. Viser la station d'épuration sur l'Aar (ou la bretelle autoroutière) à l'est de Soleure. Ce croisement est radical pour pouvoir passer entre la TMA de Bâle et la CTR de Granges. Un couloir de deux kilomètres est libre pour le vol afin d'accéder au Plateau.
4. Prendre la direction S-E direction Wenigen → Affoltern → Langnau in Emmental.
5. Suivre ensuite la direction plein sud pour se faufiler dans la vallée de la rivière « Emme ».
6. Survoler le petit col entre le massif du Niederhorn et le Hohgant.
7. La voie est dès lors ouverte pour se laisser glisser jusqu'à Interlaken.



*La Plume* a pour habitude d'offrir des découvertes d'autres régions de vol. Et ceci grâce à nos plumistes voyageurs en quête de nouveaux horizons... Force est de constater pour notre plus grand bonheur que les terrains de jeu « extra muros » sont nombreux dans notre pays. Lors d'une précédente édition, Raphaël Seuret nous a offert un panorama complet de la région de La Lenk. Et ci-dessous, c'est Julien Gogniat qui s'en est allé outre-Gothard dans le but de crapahuter au Tessin, autre région propice à la pratique du vol libre. C'est certes un peu loin depuis chez nous, mais cela en vaut la peine...

Vue sur les Alpes Lépointines. (jg)



## Une région qui se prête très bien à des vols spectaculaires !

## En immersion au Tessin



Le parc éolien du Saint-Gothard et le Lago di Lucendro. (jg)

Lors des deux saisons précédentes, j'ai remarqué que le Tessin était un des endroits qui s'allumait en premier à la sortie de l'hiver. Il était donc impossible pour moi de ne pas aller goûter à ces conditions printanières, plutôt précoces. J'ai attendu que Sebastian Benz poste son premier vol longue distance en terre tessinoise avant de décider de m'y rendre le week-end suivant. J'ai découvert les principaux départs de cross : Cari (Léventine), Mornera (Bellinzone) et également Gana

(Gudo) pour une manche avec la *League* tessinoise. Je n'ai pas décollé à Cimetta, mais je l'ai survolé lors de trois différents vols. Dans cet article, je vais parler du dernier vol, un triangle de 112 km, au départ de Mornera.

### Décollage à Mornera

Il est 10 h et les conditions se mettent en place ; ça n'a pas l'air folichon mais d'ici 30 minutes, on devrait pouvoir se mettre en l'air.

10 h 44 : je tente le coup. Les thermiques montent mal et ne me permettent pas de faire un plafond suffisant pour engager la première transition direction Cimetta. On sent l'ouest qui souffle : cette journée n'est pas gagnée et il va falloir se battre. Je me dirige sur les faces est de l'épaule que je dois survoler pour commencer mon vol.

Je suis sous le vent de l'ouest et je serre un peu les fesses. Heureusement, ça fonctionne et me voilà perché à 2000 mètres. J'engage ma transition direction l'ouest et refais un plein sur une jolie montagne qui me réussit lors de chaque vol. Cette hauteur me permet de survoler le Val Verzasca et le barrage de Vogorno pour aller m'enfoncer dans le Val Resa, sur les faces sud de l'épaule qui rejoint Cardada. Ma première balise est faite et je peux maintenant me diriger vers le nord.

### Vallemaggia

Je m'engage dans la Vallemaggia et arrive en terre inconnue après les cinq premiers kilomètres. Des crêtes

que je n'ai jamais survolées, séparant la Vallemaggia du Val Verzasca, je longe la crête direction le Nord. Le fil remonte et les pics sont de plus en plus hauts. Je commence à reconnaître les paysages lunaires que j'ai connus en Léventine, mais avec des plafonds à 2500 mètres. Cela va être difficile de passer un col pour la re-

un thermique. J'aperçois le Lago Sambuco du barrage qui doit porter le même nom. Cette fois, c'est le point de non-retour. J'enroule un dernier thermique et me retrouve à presque 3300 mètres.

**On serre les fesses et on passe le col**  
Avec une marge de 800 mètres au-

Ritom. J'enroule un thermique nucléaire qui me propulse 1000 mètres plus haut : enfin au nord, c'est la « fumance » totale ! Mon tube de Camel back a congelé et je commence à avoir mal à la tête. Je n'ai pas encore bu une goutte d'eau. Le positif, c'est que j'ai passé ce col et que je ne peux plus revenir en ar-



*Le massif du Saint-Gothard.*

joindre ! J'arrive gentiment au croisement où la Vallemaggia se divise en trois arrière-vallées ; le chemin vers le Gothard ne doit pas être loin. Je bifurque à droite et vise cette belle face ouest ensoleillée du Pizzo Rüscada qui se trouve à l'endroit où la vallée se déchire. Un joli nuage se trouve au-dessus et il matérialise l'ascendance naissante des faces chauffées par le soleil et déclenchées par le vent de vallée. Madonna, ça a l'air canon ! Je fonce tout droit sur le pic et ni une, ni deux, je me retrouve propulsé à plus de 3000 mètres. Le col se trouve à environ 10 km devant moi et il est à une hauteur de 2500 mètres. Il n'y a donc pas besoin d'avoir un master en ingénierie aéronautique pour savoir que ça ne passera jamais, mais je continue de m'enfoncer tout en m'assurant de pouvoir ressortir. Malgré la vallée recouverte de neige, j'ai confiance. Les Alpes Léopontines sont magiques ! Il suffit de quelques cailloux pour déclencher

dessus du col, cela devrait me suffire à passer le col qui n'est plus qu'à 7 km. A une finesse de 10 théorique, j'ai 100 mètres de réserve. Il faut trouver une ligne qui plane. J'approche du col et, plus j'avance, plus je vois le terrain derrière qui se révèle à moi, c'est bon signe : ça passe ! Je suis bien poussé par du vent arrière mais une fois le col passé, ça va dégueuler sévère. Je profite de la vue sur le lac de retenue et observe les éoliennes du Gothard, qui sont devant moi. Je me sens comme de retour à la maison dans cette magnifique vallée que j'affectionne particulièrement. Je passe la crête avec plus de 200 mètres de gaz et grâce à ça, je ne me fais pas tabasser, mais le vent est fort ; j'avance entre 65-75 km/h ! Tant mieux, je serai vite de l'autre côté !

#### **Balise à Airolo**

Je raccroche le Föisc, au-dessus d'Ambri-Piotta, juste à côté du Lago

rière, le plus rapide est de rentrer à Bellinzone en vol. Je tire encore quelques kilomètres au nord pour survoler les éoliennes du Gothard et je rentre.

#### **Dernière ligne droite**

Il ne reste plus qu'à rentrer à Bellinzone ; c'est comme si c'était fait depuis ici. Il reste 50 km mais je les connais. Je vole tranquillement le long de la crête depuis Airolo à Cari, puis jusqu'à Biasca. C'est ici que je devais normalement remonter sur le Piz di Strega dans le but de passer le col Giümela pour aller ouvrir le triangle sur une dernière balise dans les Grisons et peut-être boucler un gros FAI. Malheureusement, je manque de force mentale ; j'ai mal à la tête et mes poignets ankylosés tels ceux d'un nonagénaire me retiennent. Je rentre boucler, c'est assez pour aujourd'hui !

# « La chasse aux kilomètres est toujours ouverte ! »

Les archives  
de *La Plume*

## La Plume 06.1994 : objectif le Plateau !

Juin, c'est déjà la mi-saison. Les thermiques printaniers ne sont plus qu'un lointain souvenir pour beaucoup de vélivoles. Qu'à cela ne tienne, Philippe Zahno vend du rêve dans son éditorial en évoquant l'été : « *La saison n'est pas terminée et la chasse aux kilomètres est toujours ouverte. Les mois de juillet et août sont excellents pour traverser le Plateau selon les pilotes de planeur. L'expérience des thermiques en plaine, loin de toute montagne, vaut la peine d'être tentée. C'est superbe* », s'exclame l'éditorialiste.

Dans cette édition (sans aucune photo...), on apprend aussi que les deltistes du VLJ sont montés sur la deuxième marche du podium à l'occasion des Championnats de Suisse Interclubs, organisés d'ailleurs par le Club à Reconvilier. Il faut ici tirer un grand coup de chapeau à Vincent Rebetez, qui s'est paré d'argent sur le plan individuel.

Dans un tout autre registre, la Fédération jurassienne de tourisme s'est approchée du VLJ pour une raison très surprenante : la Fédération est perpétuellement à la recherche de photographies pour illustrer les activités sportives qu'offre la région. Chaque pilote est ainsi invité à lui faire parvenir des clichés vu d'en-haut. Comme cela a bien changé en 25 ans...

A nouveau sur le front de la compétition, le championnat jurassien de delta sourit à Alain Beuret. L'édition est de toute petite cuvée : peu de kilomètres parcourus. En lisant cet article, le sousigné a les yeux qui s'agrandissent soudainement, d'un seul coup. En effet, on découvre que quelques pilotes ont fait l'expérience de l'atterrissage à Roches et à La Charbonnière. L'auteur de l'article ironise en relevant que ce n'était, semble-t-il, pas triste. On veut bien le croire !

## La Plume 12.1994 : c'est la fête !

Pour le VLJ, l'année 1994 est à marquer d'une pierre blanche, car il fête ses 20 ans. Il entre de fait dans l'âge adulte. Histoire de bien marquer cet anniver-



20 ans du VLJ : une grande fête avec de nombreux largages de parachutistes. (sbe)

saire, une grande fête de l'air est organisée sur la plaine de Courroux. Et le succès a été total. On peut lire : « *La présence du gros hélicoptère Super-Puma a assuré le succès populaire de notre fête*, résume Philippe Zahno. *Les modélistes ont joué le rôle que nous attendions d'eux : ils ont parfaitement tenu le public en haleine lorsque la tension baissait entre deux atterros de delta, de parapente ou de parachute. Tout a bien marché en l'air, puisque nous n'avons pas eu d'accident. Il est vrai que parfois le Pilatus Porter et les ailes de libéristes se sont frôlés de près.* » Ben voyons...

Deux sorties du Club attirent notre attention, dont notamment une du côté de l'Auvergne. Dans cet article, on parle beaucoup d'estomacs creux pour la bonne vingtaine de participants. On y lit que sur la route d'un décollage, le groupe fait une halte méritée dans un restaurant : « *Nous nous arrêtons pour une petite gâterie à l'Auberge de la Moreno : andouillette, truffade, pieds de cochon, petit pinard du coin...* » Ben dis donc, on ne se refuse rien comme petite gâterie...

En cette même année commémorative, Jean-Philippe Laville devient champion jurassien de parapente. C'est le site de Montoz qui a été choisi pour cette compétition durant laquelle, et ceci au terme de la deuxième manche, un pilote s'est posé assez lourdement et s'est fracturé un poignet en voulant amortir

son atterrissage. Tiens, il y avait déjà des maladroits à l'époque...

## La Plume 08.1995 : le drame !

Cette édition n'est pas bien épaisse (huit pages), mais elle est chargée de tristesse, de mélancolie et surtout d'émotions : Isabelle Piaget, la deltiste chevronnée du Club, a trouvé la mort dans l'exercice de sa passion. Elle s'en est allée rejoindre les anges. En première page, Philippe Zahno lui adresse quelques vibrants propos : « *Merci à Isa de nous avoir donné tant de moments exceptionnels, de nous avoir fait rêver à des distances inapprochables, à une perfection dans l'art de voler qui approchait des sommets.* » Elle est toujours dans nos cœurs et les anciens du Club se souviennent de ses exploits dans le monde entier.

A titre posthume, *La Plume* lui réserve deux pages pour conter un vol qui a eu lieu l'année précédente, au départ de Loveresse et atterrissage au même lieu. Un vol de 5 heures pour un triangle de 130 km. Un véritable exploit réalisé lors d'une journée propice à ce genre d'aventure. Mais surtout, notre regretée Isabelle est passée par tous les états d'âme. Extrait : « *Je coule dans une brailée infernale de mon vario... Plus je tire, plus je coule ! Aie, aie, aie, je ne suis pas encore rentrée... Le sol se rapproche sérieusement... Bévillard, 200 mètres sol... L'apnée qui revient, avec cette fois*

une belle suée en prime ! Après un moment qui me semble éternel, le vario se calme enfin : je laisse voler. Une bulle se fait ressentir au-dessus de la piscine. Je l'attrape au vol et l'encercler serrée. Pas question de la lâcher ! Le vario s'accélère gentiment et ma respiration reprend au même rythme. Ouf ! »

Tout autre domaine : *La Plume* nous apprend l'inauguration d'un nouveau site de vol, celui de Courfaivre. Elle aura lieu le 17 septembre. Avec ce constat : « L'inauguration d'un nouveau site de vol est toujours une bonne nouvelle, car elle permet de décharger les autres endroits. » Comprenez les propriétaires des terrains, la faune et la flore.

### La Plume 02.1996 : ah, les bouteilles !

Dans son mot de « une », Philippe Zahno a visiblement la plume légère. Il encourage tous les pilotes désirant se mesurer dans les vols de distance à photocopier les feuilles de contrôle. Cette dernière, explique-t-il, doit toujours être dans le cocon ou la sellette : « Tu pourras ainsi gagner une ou plusieurs bouteilles de vin. » Rien n'a changé aujourd'hui dans cette formule.



Ah, les fameuses bouteilles de vin...

Dans ce numéro, on apprend aussi que le Club se porte très bien avec 180 membres. L'effectif augmente, alors que la plupart des autres clubs doivent faire face à une diminution de leurs membres. Dans le même article relatant la vie du Club, il est aussi question de transition en ce qui concerne *La Plume*. Philippe Zahno passe le relais à Jean-Paul Chételat. Il aura comme adjoint Jean-Philippe Laville.

Dans un tout autre style, Polux nous conte une expédition inédite de quelques membres du Club dans l'Oberland bernois. Et ce n'est pas n'importe

quelle aventure, puisque c'est un vol héliporté qui est dans le viseur des aventuriers du VLJ. Trois deltistes et sept parapentistes sont dans les starting blocks. Arrivé à la base Gsteigwiler, le groupe doit s'adapter à la météo. Le pilote choisit finalement de poser sa machine dans le massif du Wetterhorn.

Tout le monde a pu décoller et goûter aux joies du vol en altitude. Extrait de Polux : « Il y a ceux qui se sont promenés le long de la face Nord du Wetterhorn et les autres, les chasseurs de thermiques, qui ont transité sur le First. Jusque-là, l'air était très calme mais la deuxième partie du vol sera mouvementée. » Ah, les vols dans les Alpes, ce n'est pas toujours évident...

### La Plume 08.1996 : la première de Jean-Paul

Jean-Paul Chételat est désormais aux commandes de *La Plume*. Et il annonce d'emblée la couleur : « J'ai essayé de vous pondre un journal plaisant à lire et à regarder... Le journal continuera de s'appeler *La Plume*, seul l'emplumé change ! »

Note ami Polux est une nouvelle fois à la manœuvre pour relater la sortie du

calme depuis un départ inférieur. On attend toujours que cela devienne meilleur. A 13 h, premiers souffles de vent météo Nord-Ouest, en travers arrière. Vers 15 h, tout le monde a replié son delta. Qui avait pris la météo le matin ? »

Le Tsick (comprenez Michel Voirol pour les plus jeunes) devient champion jurassien de delta. Au-delà de la performance, il y a les anecdotes, dont celle-ci : « C'est un de ces « fous d'Court ». Il vole sans vario depuis je ne sais pas combien d'années lumières, mais il ne s'est jamais intéressé à la compétition. » Comme quoi l'absence de technologie n'empêche pas la réussite, du moins à cette époque...

### La Plume 03.1997 : un nouveau président

Les cadres du VLJ se renouvellent. Le président Philippe Zahno rend son tablier et c'est Philippe Métille qui lui succède. Et ce n'est pas un débutant dans le domaine du vol libre : « Philippe Métille appartient au cercle restreint des pionniers du vol libre dans le Jura. Il a effectué son premier vol en aile delta en 1974. Et depuis quelque temps, il s'adonne également aux joies complémentaires du parapente. »

En pages 13 et 14, notre regard est attiré par un titre accrocheur, en référence à un film culte : « Voulez-vous voler avec moi ce soir ? » Coucher ou voler, il faut choisir...

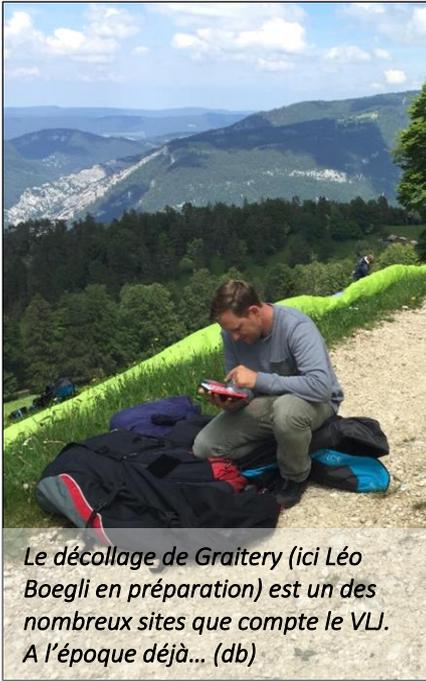
Trois potes décident d'organiser un vol de nuit depuis le décollage de Sorvilier. Il y a Pierre Arn, Gürkan Celikbilek (c'est une première pour lui) et Polux. L'exercice s'annonce périlleux puisqu'il y a entre 50 et 70 centimètres de neige au déco. On apprend que Pierre s'est élancé en solo avec sa voile de biplace. Ben voyons...

Polux, encore lui, écrit : « Le vol est vraiment tranquille. Les premiers mètres, ça descend sec. Mais plus on approche le milieu de vallée et plus la portance se manifeste. Le village de Sorvilier est survolé en long, en large et en travers. Par moments, ça « zérotte ». La vue est impressionnante par les effets de l'éclairage public et le clair de lune. » Et à cette époque, concernant les vols de nuit, il n'y avait pas besoin de déposer un plan de vol à l'OFAC. C'était encore du vol libre, de jour comme de... nuit !

Club, dans la région de Saint-Hilaire puis dans les Alpes françaises. Pour le scribouillard de service, il s'agit d'une sortie entre « ferrailleurs » et « chiffonniers », soit entre deltistes et parapentistes. Quelle belle formule ! Les conditions météo ne sont pas fantastiques, mais l'ambiance y est : de bons repas, des boissons à base de raisin et des nuits réparatrices sous un ciel étoilé.

Evoquant un vol au-dessus du col du Granon, Polux est quelque peu sarcastique : « Le premier « fusible » fait une descente de 1000 mètres en un quart d'heure. Un parapentiste fait un vol

**La Plume 09.1997 :**  
des sites et un privilège



**Le décollage de Graiteray (ici Léo Boegli en préparation) est un des nombreux sites que compte le VLJ. A l'époque déjà... (db)**

Cette édition date donc de 25 ans. Le papier a quelque peu jauni et c'est tout à fait normal en un quart de siècle !

A l'époque, on se rendait déjà compte de la chance que l'on avait d'avoir de nombreux décollages à disposition. Dans son éditorial, le « président filou (sens propre) » précise : « *Bien qu'il n'existe pas de répertoire précis de nos départs naturels, départs quasi naturels (moyennant quelques coups de tronçonneuse) et autres rampes, nous avons une densité de site qui est certainement l'une des plus élevées de Suisse. Rien que pour la vallée de Delémont, pas moins de dix départs sont utilisables sur tous les axes de la rosace des vents.* » C'est dit et aujourd'hui encore, c'est très apprécié !

Sur trois pages, c'est une histoire pour le moins cocasse qui est révélée. Le titre est évocateur : « Le coup de gueule du bijou ». Et cela concerne l'organisation des Championnats de Suisse de delta.

Le « bijou », c'est-à-dire Vincent Rebetz, qui fait partie des meilleurs pilotes de l'époque. Pour faire simple, le VLJ n'a jamais reçu d'inscription pour ces joutes nationales : « *Qu'un club qui a obtenu cinq médailles pour autant de participations ne soit pas informé de la tenue d'un championnat suisse, c'est quand même un comble* », s'empare le bijoutier le plus célèbre de Moutier.

Il se renseigne auprès de la Fédération, qui lui confirme que la compétition aura bel et bien lieu, mais en Allemagne.

Deux dates sont proposées par la Fédération, puis silence radio. Par l'intermédiaire d'un pilote, le VLJ apprend que les championnats auront finalement lieu trois jours plus tard, donc impossible de s'organiser et les deltistes jurassiens renoncent. Une histoire bien malheureuse !

**La Plume 02.1998 :**  
payer pour les sites

Il est toujours très intéressant de se plonger dans les propos compris dans les différents éditoriaux. Celui de cette édition ne manque pas d'attirer l'attention du soussigné. « Philou... sous » n'y va pas par quatre chemins : il constate que les frais inhérents au club ont explosé. Et voici ses propos : « *En effet, plusieurs sites deviennent payants : Raimieux (Nord et Sud, de même que Graiteray) par des émoluments annuels.* » Ah, bon, on a toujours cru comprendre que le Club ne payait pas pour les aires de décollage. A moins qu'un mécène mette la main au porte-monnaie. Allez savoir... Dans cette édition, on apprend aussi que Jean-Paul Chételat remet son mandat de rédacteur de *La Plume*.

Il est aussi question de Transjurane dans ce numéro. Non, pas l'autoroute A16, mais plutôt de la Transjurassienne, initiée par Pierre Arn. Il s'agit d'un cheminement depuis Granges à Courfaivre ou Saint-Ursanne lorsque toutes les conditions sont réunies. C'est une première et le projet a bien été étudié par le Pierre.

Ils sont trois : Pierre forcément, Gürkan et Ohain. La montée jusqu'au Buement se fait dans la joie et la bonne humeur. Gürkan est l'auteur de l'article : « *Le vol en direction de Graiteray Sud ne dure guère plus de cinq minutes, mais quel beau vol dans cette atmosphère automnale où l'on pourrait voler les bras croisés tellement c'est calme.* »

L'aventure se poursuit presque sans anicroches. Bilan : 1800 mètres de dénivellation positive et trois vols avec, au bout, forcément, une bière méritée.

**La Plume 10.1998 :**  
avec le verbe en prime

La lecture de cette édition automnale commence sur les chapeaux de roues. Dans son éditorial et relatant le titre national des deltistes du VLJ à Fiesch, le président Philippe Métille sort son plus beau français et manie la langue de Voltaire dans son expression artistique. Lisez :

*Quel pied de nez bien asséné  
La victoire tant convoitée  
Ils ont combattu comme des forcenés  
Et ils l'ont gagnée  
Pour laver l'affront injustement récolté  
l'année passée  
Cette année, ils sont glorifiés  
Les pieds au plancher pour tous les dépasser  
Comme des béliers, la tête formée pour tout dépasser  
Les varicos ont pétié, les altimètres calibrés, mais rien n'a fait  
Branler une équipe bien rôdée*

Et quelques lignes au-dessous :

*L'Odon sait partir à l'heure  
Le Yoplait ne fait pas dans le yogourt  
Francis est en extase(y)  
Jacquy règle les carburants pour ne laisser passer que l'air pur  
Et le Steph, c'est en matériel tchèque qu'il fait le tour.*

**La Plume 02.1999 :**  
on organise le 25e

Le 25<sup>e</sup> anniversaire du VLJ approche à grands pas ; la fête aura lieu les 4 et 5 septembre. Un comité d'organisation a été mis en place pour l'occasion avec, à sa tête, André Wichtermann, qui lance un appel à tous les membres : « *Je vous rappelle que la bonne marche du Club, la disponibilité de nos nombreux sites de vol et de leur entretien sont dus à l'engagement sans limite d'un nombre restreint de nos membres. Les autres personnes moins actives et moins disponibles pendant l'année pourraient par leur présence les 4 et 5 septembre honorer leur statut de membre à part entière.* »

Pierre Arn, dans sa fonction de responsable des sites, fait le bilan de la saison : « *La saison de vol 1998 a été pour moi grandiose. Après les travaux de l'hiver dernier à Montgremay, j'ai eu le sentiment que tous les sites d'envol que nous avions dans notre région étaient une aubaine. Quand je porte un regard sur ces deux dernières années passées au comité comme responsable des sites, j'ai l'impression que nous avons trouvé l'harmonie entre l'environnement, les propriétaires des terrains et la pratique de notre sport.* »

Et c'est bien vrai que nous avons une chance incroyable. Et nous avons parfois tendance à l'oublier...

Daniel Bachmann



Nicolas Tatti au décollage de Courfaivre sous une Laminar. (Idd)

## Nicolas Tatti, l'homme oiseau qui trouve son bonheur dans le ciel !

## La grande interview

Beaucoup de membres du Club, volant même depuis fort longtemps, te connaissent comme instructeur et pratiquant régulier de vol libre, notamment en deltaplane. As-tu eu une vie d'avant ?

Pas vraiment ! Dès ma sortie d'école, je me suis mis à voler en delta. J'ai fait du modélisme depuis l'âge de 12 ans et la pratique des sports aériens m'a tout de suite attiré. Je me suis donc logiquement dirigé vers le delta car ma maman a connu André Cattin, ancien deltiste. J'ai donc baigné dedans depuis tout petit.

Lors d'une fête du village de Courfaivre ou je participais activement à la vie du stand du delta, Mario Bulloni moniteur de delta, avait alors déposé des cartes de visites sur le comptoir et après avoir demandé l'autorisation parentale, j'ai commencé l'écolage.

**Comment s'est passée ta formation à l'époque ?**

Oh, ce n'était pas autant cadré qu'aujourd'hui. Dès mon 12ème vol, j'étais plutôt en mode candidat libre et je volais avec des pilotes brevetés qui m'utilisaient régulièrement comme fusible...

**Tu nous parles de ton examen ?**



Une vie au sol et surtout dans les airs. (Idd)

Mon examen pratique était mémorable. J'ai eu la chance de passer l'examen pratique à Balsthal et le jour avant mon examen j'ai été victime d'une grosse insolation et bien sûr, je tenais absolument à ne pas rater cet examen malgré mon mal de tête.

Le premier vol s'est déroulé sans problème, le second aussi, mais dans ma zone de destruction, je me suis retrouvé dans un thermique puissant et je me suis finalement retrouvé plus haut que le terrain de décollage dans ma phase soi-disant, d'approche...

Après l'atterrissage, l'expert m'a dit qu'avec une hauteur pareille, j'aurais pu aller me balader un peu et atterrir plus tard.

**Et après cette belle réussite, tu es tout de suite allé voler, j'imagine ?**

Bien sûr, le même jour, avec Philippe Widmer. Je possédais un harnais à patelettes que j'avais lors de l'examen et je m'empressais de voler avec un harnais intégral d'occasion que Philippe allait m'amener pour mon premier vol officiel à la Combe aux Geais. J'ai donc pu essayer ce nouveau matériel directement après la réussite de mon brevet.

### Mais tu n'as pas toujours volé qu'en delta ?

Non, mais il n'y avait pas d'école de parapente dans le Jura. La première école de para a été ouverte par Stéphane Marti et j'ai été son premier élève avec Bernard Cattin.

J'ai aussi goûté au mollusque donc, mais ma vraie passion reste le delta, même si j'aime bien effectuer quelques vols chaque année en para.

### Et encore ?

J'ai aussi pratiqué l'ULM ; j'ai passé la licence à Ferrette puis je n'ai fait qu'une dizaine de vols. Je ne trouvais pas d'intérêt à me balader avec un moteur.

### Il n'y a que le planeur que tu n'as pas encore essayé, finalement ?

Oui, effectivement, j'ai peur d'essayer et de devenir accro, que ça me plaise trop. Mais j'aimerais bien essayer quand même avec un pilote qui me fasse découvrir cette belle machine avec passion.

### Avec toute l'énergie que tu as mis dans le plus vieux rêve de l'homme, tu as réussi à encore en trouver pour la formation de la relève ?

Oui, mais voler, pour moi, ce n'est pas une énergie dépensée, c'est plutôt le vol libre qui me donne de l'énergie.

J'ai ouvert mon école pour faire en sorte qu'il y ait toujours des deltistes dans le ciel jurassien.

Mario arrêta d'instruire et le Club cherchait à ce qu'une école de delta soit pérenne.

Le Club m'a soutenu à hauteur de 2000 francs pour me payer les cours et les différents examens. Je l'en remercie encore.

Je pense que jusqu'à aujourd'hui, une trentaine d'élèves ont dû obtenir leur brevet dans mon école. Certains volent maintenant dans d'autres régions.

### Tu fais aussi du biplace en delta ?

Oui, tout à fait !

Avec Gaël Schaffter, mais le problème du biplace en delta est qu'il y a une multitude de contraintes, comme l'accès difficile sur les sites de vol. Le passager doit vraiment



*Autre corde à son arc, le delta biplace. (Idd)*



*Nicolas Tatti s'est également testé dans l'exercice du marche et vol, en parapente bien sûr ! (Idd)*

suivre les indications et s'il se loupe, ça peut faire très mal.

Cela prend beaucoup de temps et d'infrastructure pour finalement pas beaucoup de bénéfice et peu de retour sur la formation de nouveaux pilotes.

Je suis par contre très ouvert à faire découvrir le deltaplane à des parapentistes aguerris et motivés.

D'ailleurs, la formation de pilote delta est très accessible pour un parapentiste, aussi bien en théorie qu'en pratique.

40

### **Et tu as tout de même une vie de famille avec tout ça ?**

C'est effectivement ce qui occupe une grande partie de mon temps actuellement. J'ai une magnifique famille avec deux charmants enfants. J'ai aussi la chance d'avoir une compagne bienveillante et compréhensive, qualité indispensable à la pratique régulière du vol libre !

### **Je crois savoir que tu voles aussi de tes propres ailes dans ton travail ?**

En effet, ça fait maintenant depuis 2011 que je travaille comme tacheur pour différentes entreprises. En juin 2020, j'ai repris une entreprise de construction métallique à Courfaivre. J'ai actuellement un employé et un apprenti.

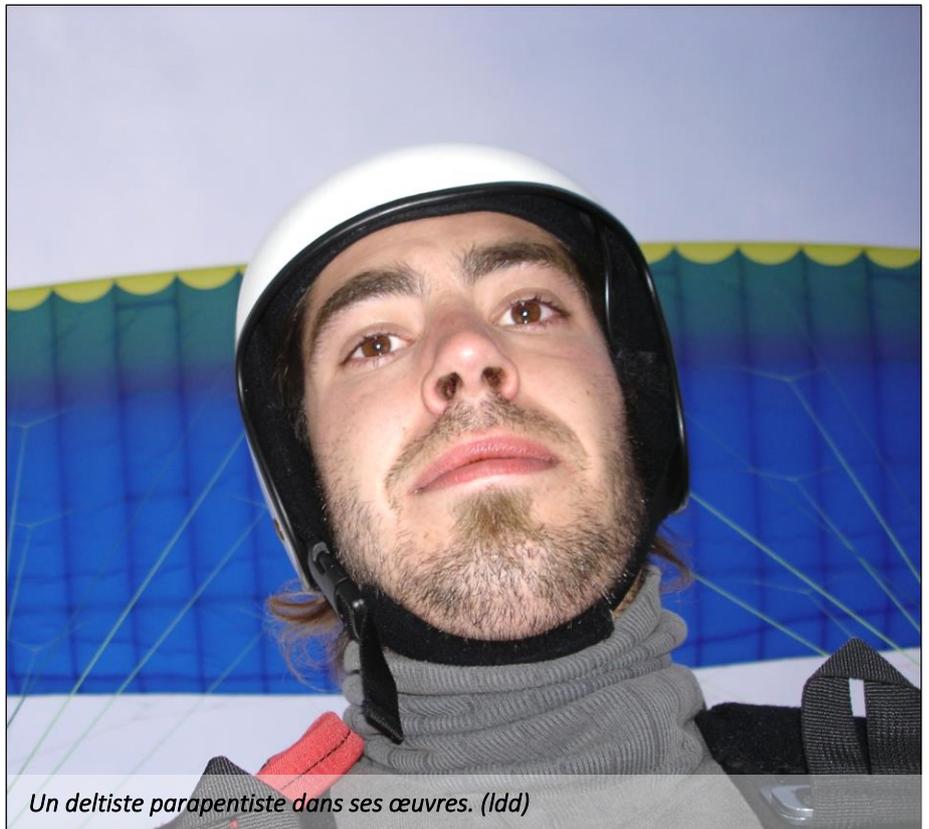
### **Revenons au vol libre. As-tu une anecdote à nous raconter ?**

Alors là, j'en ai des centaines ! Il me faut plus de précisions car j'ai eu beaucoup de moments et beaucoup de postes au sein du Club (n.d.l.r. : 20 ans au comité). J'ai été actif dans l'organisation de compétitions, de la fête de l'air ainsi que de voyages de para et delta.

J'ai participé à un *road trip* volant aux Etats-Unis en deltaplane. En fait, j'aurais toujours une anecdote à raconter, mais il faut être dans le contexte, donc si vous voulez en connaître une, passez chez moi, la porte est toujours ouverte !

### **Comment vois-tu ton avenir dans le monde du vol libre ?**

Positif ! Avec le groupe de deltistes, nous sommes sur une pente ascendante au niveau motivation. Nous



*Un deltiste parapentiste dans ses œuvres. (ldd)*

venons de commander sept nouvelles ailes aux Etats-Unis de marque Wills Wing. Nous recevrons ce matériel prochainement. Il y a une très bonne synergie au sein du groupe.

### **Et finalement, ton plus beau vol ?**

C'est sans doute un vol improvisé ou tu (moi-même) étais venu me dérouter alors que je préparais du matériel pour le stand du delta avant la fête du village.

Je n'ai pas su refuser et une fois le premier thermique trouvé et la crête passée, j'ai pu suivre une ligne de confluence pendant presque 3h30, ça ne descendait plus au-dessous de 1200 mètres et ça remontait sans effort tout en ligne droite tout ça sur le Jura, juste magnifique !

### **Comment, selon toi, le delta va-t-il évoluer dans l'avenir ?**

Les évolutions actuelles sont subtiles mais permettent à chaque fois un gain, qu'il soit en poids, en maniabilité ou encore en performance. Le delta continue d'évoluer... On y retrouve beaucoup des développements faits sur les voiliers de compétition. On peut aussi se permettre de rêver et imaginer une nouvelle machine « planeur de pente » où le

pilote serait couché à plat ventre à l'intérieur de l'aile ! Une sorte de mix entre un delta, un rigide, un archéoptéryx et un oiseau...

### **Pour se mettre l'eau à la bouche, donne-nous quelques données techniques sur le delta (vitesse maxi, distance de vol possible, finesse etc...).**

Cela dépend de quelle aile on parle, les différences sont énormes...

Aile d'école : 22 kg, vitesse mini. 28 km/h, max. 80 km/h, finesse environ 8.

Loisir : 26 kg, vitesse mini. 30 km/h, max. 100 km/h, finesse environ 11.

Perfo : 26 kg, vitesse mini 34 km/h, max. +140 km/h, finesse environ 15.

Rigide : 45 kg, vitesse mini 32 km/h, max. +120 km/h, finesse environ 19.

Le plus important, ce sont les sensations qu'on a sous la machine. J'adore voler une aile « loisir »" légère et extrêmement maniable, mais le Graal reste de voler sous une aile « perfo » et pouvoir regarder loin devant où aller chercher le prochain thermique.

**Propos recueillis  
par Damien Charmillot**