



LA PLUMIE

Décembre 2022

Entretien des sites du VLJ

Le responsable Simon Brancucci nous dit tout de son travail et des bénévoles

Une nouvelle saison incroyable de cross

Morane Montavon au sommet de la hiérarchie du VLJ

La relève de l'acro est assurée

Adrien Meyer et Steve Juvet en démonstration au Graitricks

La grande interview de fin de *Plume* avec Edel Schwery

Un homme aux 1000 vies autour du vol libre !

Journal interne du Club Vol Libre Jura, www.volibrejura.ch

(Deux numéros par année)



*Editorial signé
Raphaël Seuret,
membre du comité
de rédaction La Plume*



2

La saison de parapente s'est terminée dans de magnifiques conditions. Nous nous sommes retrouvés avec notre Club du VLJ dans les Grisons début octobre et avons encore profité d'excellents thermiques pour voler plusieurs heures. Qui dit « automne » pense aussi période idéale pour marcher et voler. Les températures sont très agréables pour se balader et les conditions thermiques beaucoup plus faciles pour les décollages.

Une semaine de vacances fin octobre en Valais m'a permis d'effectuer de magnifiques « hike & Fly » avec mon cousin dans un splendide décor automnal.

Nous avons croisé tous les jours ; les plafonds étaient encore relativement hauts pour la saison et les thermiques nous ont emmenés à des altitudes de plus de 3200 mètres.

Un grand thème d'actualité étant celui du climat, on peut se poser la question de savoir si notre activité sportive du vol libre en parapente est écologique ?

Disons que oui au premier abord, surtout lorsqu'on vole ! Les seuls petits « hic » sont les déplacements sur les décollages avec nos propres véhicules. Nos différents sites d'envol jurassiens ne sont pas très hauts ; il faut compter seulement 15 à 90 minutes pour les atteindre en marchant, ce qui finalement ne demande pas un effort physique surhumain. Le matériel de vol est de plus en plus léger avec des voiles très performantes.

En dix ans, on a diminué le poids de nos sacs de moitié, ce qui facilite grandement de porter son matériel sur le dos.

Je pense que les temps changent et que les parapentistes prennent de plus en plus l'habitude de se rendre à pied sur nos différents décollages pour se mettre ensuite dans les airs avec une satisfaction supplémentaire, tant au niveau physique que moral.

À bon entendeur...



Un marche et vol de fin de saison dans un décor majestueux. Ici une équipe se dirige vers le décollage de Montmelon. (db)

Photo de « Une » : au bonheur des Grisons !



Il faut bien connaître son pays (donc premier indice, c'est en Suisse...) pour savoir où ce cliché a été pris. L'auteur de la photo est Raphaël Seuret. Cela se situe dans un canton où la langue parlée nous est pour ainsi dire inconnue. Alors, là, c'est facile... Les Grisons et ici en l'occurrence le lac de Silvaplana. Lire aussi l'article de Julien Gogniat en pages 14 et 15. (db)

Remerciements

À **Raphaël Seuret**, auteur de très jolis vols cette année (comme toujours), qui signe l'éditorial. **Page 2.**

À **Damien Charmillot**, qui nous propose une interview de Simon Brancucci, responsable de l'entretien des sites. Son travail est colossal. Celui des autres bénévoles ne l'est pas moins. **Pages 4 et 5.**

À **Valérie Groux**, qui résume à merveille la journée de clôture du VLJ. Elle s'est déroulée dans de merveilleuses conditions dans la vallée de Tavannes. **Page 6.**

À **Alexandre Constantin**, qui dresse le bilan du dernier Graitricks et qui évoque l'avenir avec l'équipe organisatrice. **Pages 7 à 9.**

À **Nicole Siekmann**, qui est allée recueillir les impressions de Morane Montavon à la suite de son exploit à l'Eigertour. **Pages 10 et 11.**

À **Raphaël Seuret**, qui nous raconte un joli marche et vol depuis la Cabane d'Arpitettaz, au-dessus de Zinal. **Pages 12 et 13.**

À **Julien Gogniat**, organisateur d'une sortie du VLJ dans les Grisons début octobre et qui nous en livre les anecdotes. **Pages 14 et 15.**

À **Valérie Groux**, qui était à Vercorin à l'occasion de la première édition du Plouf Festival, manifestation sympathique où le VLJ était invité d'honneur. **Pages 16 et 17.**

À **Daniel Bachmann**, qui nous présente plus en détail le treuil fabriqué par Gürkan Celikbilek, à partir d'un scooter. Une petite merveille qui demande cependant encore quelques améliorations. **Pages 18 et 19.**

À **Roman Kowalczyk**, qui nous résume la saison de cross, marquée par de très beaux vols. Les vols à plus de 100 km ont été nombreux. Il faut dire que les conditions météo ont souvent été très bonnes pour les « crosseux » du VLJ. **Pages 20 à 22.**

À **Fred Racle**, qui nous offre un dossier très complet sur les trois meilleurs vols de chaque site. Cela concerne 29 aires de décollage. **Pages 23 à 28.**

À **Julien Gogniat**, qui nous fait découvrir un nouveau « non volant », en l'occurrence une « non-volante », Charlotte Schenker, à l'enseigne de la rubrique éponyme. **Page 29.**

À **Valérie Groux**, qui est allée voir la relève de l'acro dans la région. Elle a ainsi posé des questions à Adrien Meyer et Steve Juvet, que l'on a pu voir à l'œuvre lors du dernier Graitricks, à Moutier. **Pages 31 et 31.**

À **Daniel Bachmann**, qui était de l'expédition de paralpinisme au Barrhorn, en Haut-Valais. Une épopée qui valait bien quelques pages. **Pages 32 à 34.**

À **Raphaël Seuret**, qui nous donne des détails sur quelques décollages découverts en France lors de vacances estivales. Nos voisins ont eux aussi de belles possibilités de vol. **Pages 35 et 38.**

À **Daniel Bachmann**, qui est allé poser de nombreuses questions à Edel (en réalité Edelbert) dans le cadre de la longue interview de fin de *Plume*. **Pages 39 à 44.**

À **Martial « Matou » Geiser**, pour l'impression de cette nouvelle édition de *La Plume*. Une de plus...

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

À **Xavier Berdat**, pour l'ultime relecture attentive.

Aux fidèles **membres du Club**, qui ont participé à la mise sous pli de cette édition dans la joie et la bonne humeur.

À l'agenda 2023

Samedi 28 janvier 2023 : assemblée générale du Club Vol libre Jura, au Restaurant des Deux Tours, à Moutier. La convocation est jointe à cet envoi.

Samedi 4 et dimanche 5 février 2023 : sortie hivernale du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

Samedi 15 et dimanche 16 avril : sortie printanière du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

Du jeudi 18 au dimanche 21 mai 2023 : sortie de l'Ascension au Piémont. D'autres informations suivront en temps voulu.

Samedi 29 et dimanche 30 juillet : sortie estivale du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

Samedi 21 octobre 2023 : journée de clôture du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu

Samedi 18 et dimanche 19 novembre : sortie hivernale du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

15 novembre 2024 : le Club Vol libre Jura fête ses 50 ans !

« Au début, c'était assez difficile de trouver du monde, mais actuellement j'ai une bonne équipe autour de moi. »

Simon Brancucci, responsable de l'entretien des sites du VLJ



Simon Brancucci (ici sur le site de Delémont) est souvent au four et au moulin pour organiser les différentes corvées. (db)

Un responsable aidé par une armée de bras !

Entretien des sites

Les sites de décollage, c'est en quelque sorte comme la prune de ses yeux. Il faut y tenir et cela vaut même de l'or. Cela sous-entend un entretien conséquent pour offrir aux membres du VLJ des billards pour pouvoir s'envoyer en l'air dans les meilleures conditions possibles. Simon Brancucci est en charge de ce dicastère pour le VLJ. Pour *La Plume*, il nous explique tout le travail de l'ombre. Il peut souvent compter sur une équipe de bénévoles.

Quel est le rôle concret du responsable des sites au sein du comité du VLJ ?

Il s'agit avant tout de programmer les travaux d'entretien sur les différents sites du Club et trouver des membres pour accomplir ces tâches aussi diverses que variées. Pierre Arn est actuellement préposé aux balises. On aborde les différentes problématiques et j'établis ensuite un rapport annuel pour informer les membres du comité de l'évolution des entretiens.

Depuis combien de temps es-tu à la tête des sites du VLJ ?

Cela doit faire dix ou onze ans, mais je ne suis pas seul. Nous travaillons



La rampe de delta de Delémont (ici Nicolas Tatti au premier plan) demande un entretien régulier. (db)

en binôme avec Pierre Arn, qui apporte une importante aide technique et logistique et s'investit encore avec beaucoup d'énergie dans les différentes missions d'entretien.

En quoi consiste exactement le travail sur les sites ?

Je distribue les tâches aux volontaires présents; cela consiste en principe à tailler les arbres, à débroussailler, à entretenir les accès (escaliers, passerelles, etc.), à placer

ou à remplacer les manches à air, réparer des barrières, etc.

Est-ce qu'il est facile de trouver des bras et comment convoques-tu tes volontaires ?

Au début, c'était assez difficile de trouver du monde, mais actuellement j'ai une bonne équipe autour de moi qui a réalisé que tout ne se fait pas tout seul et que, finalement, la corvée en devient un réel plaisir, car nous sommes une bande de



Pierre-Alain Girardin et Pierre Arn sur le site de Courfaivre. (db)

potes animés par la même passion (surtout lors de la dégustation de la bière bien méritée).

Quel est le site qui te donne le plus de travail ?

Ces derniers temps, c'est Delémont. Nous avons eu énormément de travail pour rénover le site, pose de jute, réfection de la rampe de delta ainsi que la barrière de protection contre les chutes de pierres. Sinon, il y a des entretiens réguliers à Courfaivre et Montmelon; c'est plutôt du travail de fauche et d'arrachage de ronces.

Le Club dispose-t-il d'outils pour ces travaux ?

En premier lieu, et c'est le plus important, il faut des bras. Mais le Club possède deux débroussailleuses et une rallonge à tronçonneuse pour élaguer en hauteur. Lors de journée d'entretien, les personnes présentes viennent volontiers avec quelques outils de jardinage.

On remarque à chaque fois des faveurs ou des girouettes au décollage et à l'atterrissage. Qui s'occupe de la pose et de l'entretien de ces indicateurs, ô combien importants pour nos activités ?

Certaines fois, c'est moi, mais je n'ai pas les connaissances techniques pour monter aux arbres. Je suis d'ailleurs à la recherche de personnes qui pourraient effectuer ce travail en toute sécurité; si des gens sont intéressés, ils peuvent évidemment me contacter.

Est-ce qu'une entente avec les propriétaires de terrains est nécessaire

avant d'entreprendre des travaux d'entretien ?

Oui, bien sûr ! Nous n'entreprenons jamais de gros travaux sans en faire la demande au préalable. Ça va de demandes aux propriétaires de terrains ainsi qu'à des communes, bourgeoisies et suivants les cas aux cantons.

Combien y a-t-il de sites à entretenir régulièrement ?

Principalement sept à huit sites; les autres sont entretenus de manière régulière par les vaches qui se délectent de l'herbe tendre des pâturages.

J'imagine que les propriétaires de terrains sont remerciés pour leur mise à disposition. Comment cela se passe-t-il ?

En fin de saison, je commande des bouteilles de vin à distribuer aux différents propriétaires de terrains et je m'occupe de la répartition entre différents membres du Club qui, eux-mêmes, vont apporter le vin aux personnes concernées. Cela équivaut à environ à 160 bouteilles par année. Ils profitent dès lors de cette visite pour discuter des éventuels soucis rencontrés sur les sites.

Le Club dispose de quels moyens pour maintenir la bonne entente entre les différentes parties ?

Les moyens sont plutôt humains et cela concerne le comportement de chacun sur les sites et ses abords. Saluer et être courtois avec les agriculteurs, ne pas piétiner les cultures, garer sa voiture aux endroits appropriés, refermer les barrières, empor-

ter ses éventuels déchets et respecter les zones d'atterrissage sont les meilleurs moyens pour que l'on passe inaperçus et que tout se déroule pour le mieux.

J'ai entendu parler d'une commission des sites dont tu es le responsable, en quoi consiste exactement cette commission ?

C'est en discussion au sein du comité, mais pour l'instant c'est de la musique d'avenir.

Y a-t-il un budget alloué par le Club pour l'entretien des sites ?

Pas vraiment. C'est en fait selon les dépenses, mais concernant les gros travaux il en est discuté au comité.

**Propos recueillis
par Damien Charmillot**

Le point sur les balises météo

Parlons maintenant des balises. Elles ont été changées récemment. Quel est le montant payé par le Club pour leur installation et comment peut-on visualiser les données fournies par celles-ci ?

Le coût de ces balises, il y en a six au total (Tavannes, Loge de Soulce, La Caquerelle, Graitery, Raimeux et Mervelier), se monte à environ 1'000 francs par station (sans compter d'autres frais inhérents, comme par exemple un mât à la Loge de Soulce) et c'est le Club, grâce aux cotisations annuelles de ses membres, qui a payé leur installation (il y a aussi une subvention de la FSVL). Elles demandent un suivi régulier, fait par Pierre Arn pour leur bon fonctionnement. Elles sont visibles sur l'application Burnair Map.

Y a-t-il des projets pour de nouvelles balises ou des changements à venir ?

Nous avons quelques problèmes avec certaines balises, qui n'envoient pas de données. Nous sommes en discussion pour le remplacement de quelques-unes avec le fabricant. (dc)



La journée de clôture du VLJ a finalement été marquée par de superbes conditions météo. Et surtout de beaux treuillages, grâce aux machines de Pierre et Gürkan. (vg)

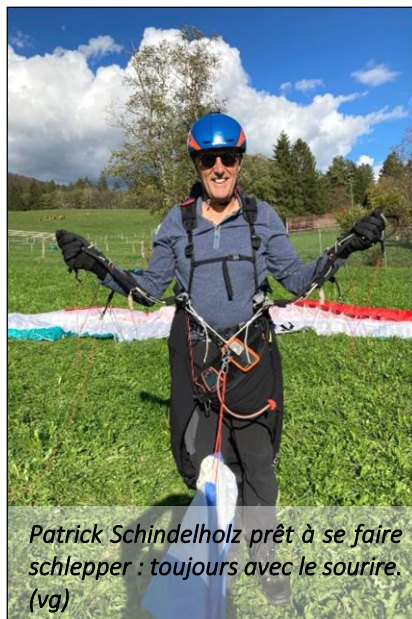
Une belle météo s'est presque invitée par surprise...

Alors que les prévisions météo étaient mauvaises toute la semaine, c'est finalement un soleil radieux et une température très agréable qui nous ont permis de faire cette traditionnelle « journée de clôture » le samedi 22 octobre vers la piscine de Bévillard pour la partie purement vol libre avant la soirée festive à la Cabane du Chébia, à Sorvilier.

Après un café, Pierre et Gürkan installent chacun leur treuil. Quelle chance de pouvoir bénéficier de deux telles machines, fabriquées et bichonnées par des membres de notre Club ! Les treuillages ont démarré vers 11 h et cela ne s'arrête pas avant 17 h. Il y a eu quelques petites réparations à faire en cours de journée, mais sinon tout a bien fonctionné. Une jolie synchronisation pour assurer l'alternance des deux treuils a permis une grande quantité de vols.

Nous pouvons chaleureusement les remercier pour leur gentillesse, leur patience et leur temps donné.

Gürkan : « J'ai une centaine de treuillages à mon actif. Par rapport au Pierre qui en a des milliers, j'ai encore de l'expérience à emmagasiner. C'est toujours



Patrick Schindelholz prêt à se faire schlepper : toujours avec le sourire. (vg)

un stress et une sacrée responsabilité de treuiller quelqu'un. »

Danny et Francis Gafner ont assuré les navettes à moto pour nous rapporter le câble, un grand merci à eux aussi.

Morane Montavon est venu avec ses élèves. Quant à Nicolas Tatti, il nous a offert une magnifique démonstration aux commandes de son delta. Des jeunes comme des parapentistes plus expérimentés ont fait leur premier treuillage avec succès.

Valérie Groux

Journée de clôture du VLJ

Au Chébia pour savourer une bonne fondue !

Puis, nous nous sommes retrouvés à la cabane du Chébia au-dessus de Sorvilier pour un splendide apéro offert par le Club. Vincent Chenal et Julien Gogniat ont parfaitement organisé cette journée ! C'est dans deux chaudrons que nous avons préparé une fondue à la bière et une autre au vin blanc (sur la photo, Chantal Scaiola) qui ont rassemblé une quarantaine de joyeux lurons. Certains ont dormi sur place dans leur voiture ou van. (vg)



« Le samedi a, quant à lui, débuté de façon un peu... brumeuse.

Malheureusement, et ça sera peut-être le seul bémol de cette édition, c'est encore Dame Météo qui décide ! »

Alexandre Constantin



Un Graitricks 2022 de haute tenue ! (ac)

7

Un Graitricks en guise de retrouvailles attendues !

Un festival de couleurs

Voilà une édition du Graitricks qui a su se faire attendre. Après cette fameuse période longue et tristounette au sujet de laquelle nous ne reviendrons pas, c'est avec impatience que tout le monde attendait les retrouvailles à Moutier ! C'est le week-end des 25, 26 et 27 août que cette grande fête a finalement eu lieu. Le programme était riche, comme à son habitude. On nous avait promis plein de trucs qui tombent du ciel, qui virevoltent, qui planent ; des pointus, des arqués qui se chiffonnent, avec des hélices qui font vrraaaaooooooooo, qui font flap, qui font hiiiiii houuuuu haaaaa. On nous avait aussi promis de transpirer (je confirme), de rigoler, de manger, de siffler des binches, de faire la fête (toutsss) jusqu'à pas d'heure (je... confirme aussi!) et tout ça avec un grand soleil ! Enfin sauf la nuit, quoi... Tout était réuni pour que cette incontournable fête soit (quasi) parfaite.

Les organisateurs ont encore assuré pour que tout se passe dans les meilleures conditions, dans la bonne humeur et l'excellente ambiance qui



Comme d'habitude, les nombreux spectateurs ont été conquis. (ac)

caractérise tant cette fête. Les bénévoles ont encore œuvré comme des malades pour monter les tentes, la scène, le parcours enduro de vélo pour les gamins, le château gonflable, le bar, la cantine, les parkings, assurer les décollages dans les meilleures conditions ainsi que les atterrissages. Ils ont aussi amené les pilotes et passagers au décollage avec les navettes prévues. Il ne faut pas oublier également les nombreux stands des divers fabricants venus avec leurs nouveautés et matériel test. Personne n'aura manqué les commentaires déjantés et palpitants

des speakers François, Daniel et Vinche, qui ont largement participé à l'ambiance générale.

Les festivités ont donc commencé le vendredi soir par un passage au bar, boustifaille et le bastringue qui va avec.

Le samedi a, quant à lui, débuté de façon un peu... brumeuse. Malheureusement, et ça sera peut-être le seul bémol de cette édition, c'est encore Dame Météo qui décide !

En effet, le brouillard s'est invité jusqu'en tout début d'après-midi, alors qu'était prévu l'avion de Jérôme Cusin, qui n'aura pas pu faire

son apparition ce jour-là.

En revanche, dès le soleil réapparu, c'est un festival de couleurs qui s'est mis en mouvement dans le ciel prévôtois !

Le vent était bon pour permettre des décollages « naturels », alors qu'en parallèle, Pierre et Gürkan augmentaient encore la cadence avec des schleps au treuil.

Une petite pause forcée pour permettre l'évolution de l'hélicoptère et du largage de ses « cailloux ». Base-jumpers et parachutistes ont pu faire (re)découvrir ces impressionnantes manœuvres jusque bas dans les airs. Puis quelques pilotes acros, parfois venus de loin, nous ont gratifié de figures toujours aussi dingues, vives et millimétrées afin de nous montrer les possibilités de nos ailes.

Puis arrivé sur le coup de 16h et des brouettes, la tant attendue Graitricks Sprint a pu prendre le départ. Une vingtaine de pilotes a pris d'assaut le flanc du Graitery en passant par les échelles pour rejoindre ainsi le plus vite possible le décollage, redescendre en volant pour s'affranchir de la dernière épreuve... : la bière ! Certains sont bien meilleures à la descente qu'à la montée... Hum !

Seul imprévu, le vent qui a forcé et n'a pas permis à une partie des participants de redescendre en volant. Mais ils auront quand-même eu droit à leur verre !

Il va sans dire que l'ambiance a été des plus folles, les speakers s'étant égosillés pour nous décrire chaque détail de l'épreuve, ou presque...

Au milieu de toutes ces animations, David Jolidon nous a gratifiés également d'incroyables démonstrations avec ses avions télécommandés. On a pu largement constater que ses pouces sont bien dégourdis... Impressionnant ! Mais j'y reviendrai un peu plus tard.

La journée du samedi se poursuit avec la fameuse soirée, propre à l'esprit Graitricks...

De bons plats dans la cantine, du vin, des fûts de bière, plein d'autres boissons non alcoolisées, les



Jérôme Cusin et son Extra 330 : juste incroyable ! Quel régal pour le public de Moutier ! (ac)

indispensables « café-décro » et ensuite de la zik avec ni plus ni moins qu'un concert sur une vraie scène (!) suivi d'un DJ, comme on les aime, pour mettre le feu jusqu'en fin de nuit ! Sans oublier le petit *backflip*, devenu incontournable, de notre Momo national pour mettre un point d'orgue à cette soirée de ouf !

mais le public apprécie tout autant le spectacle. Le programme sera à peu près le même que le samedi à la grosse différence que, cette fois-ci, Jérôme Cusin, aux commandes de son Extra 330, nous gratifiera d'une prestation exceptionnelle. Et avec les commentaires du pilote en direct ! Cela a presque l'air facile



Le cœur de Moutier : tout un symbole ! (ac)

Il a fallu couper la musique pour que les derniers fêtards daignent bien retourner dans leur chaumière... ou leur bus camping. Je peux confirmer...

Le lendemain, très tôt déjà, les premiers bénévoles étaient présents pour remettre les lieux propres et prêts à accueillir les visiteurs du dimanche. Une organisation bien rodée !

Et ce matin-là, le soleil n'a pas traîné pour venir illuminer cette belle fête. Une petite toilette bien méritée et la troupe repartait de plus belle pour les premiers décollages et démonstrations.

La cadence des évolutions est un peu plus timide que celle de la veille,

lorsqu'on le regarde effectuer ses figures avec une aisance déconcertante...

Le public aura su apprécier son *show* nourri d'applaudissements, surtout lorsqu'il nous gratifia du maintenant traditionnel « Cœur de Moutier » tracé par son fumigène !

Encore un superbe passage à ras les pâquerettes pour un au revoir qui ne manquera pas de donner les frissons à tous les spectateurs ! On aura pu même faire faire une ola à tout ce monde !

Pour revenir aux diverses évolutions en tous genres, on notera une mention spéciale au poissard du week-end, notre pilote d'avions télécommandés, David.

En effet, le sort s'est déjà jeté sur lui le samedi lorsqu'une rafale de vent a fait tomber une barrière de sécurité sur son modèle, le rendant totalement inutilisable, bon pour la casse... Et comme si cela ne suffisait pas, le dimanche, lors d'une représentation, son petit « excès » de motivation lui a valu de mettre son avion en survitesse. Une partie de celui-ci s'est alors désintégrée en plein vol pour malheureusement le mettre « au tapis »... Bilan du week-end : deux machines entièrement détruites... ! Mais aux dernières nouvelles, sa flotte s'agrandit...

Concernant plus spécifiquement la manifestation, il est encore à noter que tout aurait pu tomber à l'eau... Explications : bien que les organisateurs aient annoncé le programme de leur manifestation aux instances de l'OFAC et de la FSVL en début d'année, un gros imprévu est venu jouer les troubles fêtes.

En effet, une manifestation (sans rapport avec le vol libre) ayant lieu à Bâle à ces mêmes dates impliquait de boucler l'espace aérien jusqu'à Moutier ! Le gros imprévu auquel on ne s'attend pas...

Cela impliquait de supprimer les évolutions de l'hélicoptère larguant les base-jumpers et le point fort du week-end, la présentation de l'avion acrobatique ! Autant dire que le Graitricks n'aurait pas eu la même saveur sans tout ça. Mais heureusement, il en faut plus à nos organisateurs pour baisser les bras. Et après de nombreux mails, coups de fil et négociations, ils ont réussi à « caser » quelques fenêtres à des heures bien précises pour permettre ces évolutions devenues incontournables.

Voilà dans les grandes lignes ce qui s'est passé durant cet inoubliable Graitricks version 2022. On voit bien que le monde avait besoin de sortir et de fêter après ces deux dernières années « covideuses ». Nous n'avons pas été déçus et nous nous réjouissons d'ores et déjà de la prochaine édition !

Alexandre Constantin

Deux questions au patron du Graitricks

Alors Morane, oui ou non, y aura-t-il une prochaine édition du Graitricks ? Et si oui, quand ?

Alors ça, c'est une très bonne question. Peut-être que oui, peut-être que non ! Sur le fond, il y a bien sûr une volonté évidente de mettre sur pied une nouvelle édition en 2024. La motivation est là, d'autant plus que le succès a été de la partie cette année. L'interrogation se situe ailleurs, puisque le Club Vol libre Jura fêtera son 50^e anniversaire en 2024. Et il est hors de question pour nous de se marcher dessus. Il y a eu quelques discussions informelles à ce jour, mais rien de bien concret. Ce que je peux dire en l'état, c'est qu'il y aura de toute façon une manifestation en 2024, soit organisée par le Graitricks, soit par le V LJ ou pourquoi pas par les deux. C'est à voir !

Quelles ont été vos plus grandes difficultés pour mettre sur pied cette dernière édition ?

Nous avons eu toutes les peines du monde à obtenir les autorisations, notamment celles de l'armée. Cela concernait exclusivement les autorisations pour l'hélicoptère et l'avion d'acrobatie de Jérôme Cusin. Cela nous a pris beaucoup de temps dans les derniers jours. Cela a été beaucoup de travail administratif et Nadia a pris en charge cet important volet. Nous avons juste obtenu une autorisation pour l'avion le dimanche, mais il y avait beaucoup de contraintes d'horaire. Il avait un créneau très strict pour sa démonstration à Moutier. En revanche, nous avons dû renoncer à l'hélicoptère le dimanche, puisque nous ne pouvions pas présenter des horaires fixes. Même si dans le pire des cas l'espace aérien avait été totalement bouclé, on aurait de toute façon trouvé autre chose à la dernière minute. On aurait quand même fait la fête...

Merci à Momo pour ces précisions et encore bravo à toute la troupe qui permet de mettre sur pied une telle manifestation ! À bientôt, on l'espère ! (ac/db)



« L'établissement étant normalement fermé ce jour-là, Morane recevra tout de même une assiette de spaghettis bolognaise comme souper et le lendemain il recevra un paquet contenant des fruits et deux sandwiches. »

À propos de la nuit passée à l'Hôtel Bellevue des Alpes à la Kleine Scheidegg...



Il ne faut rien oublier, d'autant plus que l'Eigertour se déroule sans assistance. (mm)

Morane Montavon se pare du bronze après une course folle !

A l'assaut de l'Eigertour

La 5^e édition de l'Eigertour s'est tenue du 6 au 9 juillet dans la magnifique région de Grindelwald. La formule tout d'abord : deux parcours sont proposés et ils sont jalonnés de nombreuses cabanes de montagne où sont définis les 18 *turn points* (TP) de sorte que les athlètes puissent se trouver un logis. Contrairement à beaucoup d'autres compétitions de « *Hike & Fly* », les pilotes ne disposent d'aucune assistance externe ; ils n'ont donc pas de suiveurs.

Dans la catégorie reine « Pro Race », les athlètes doivent parcourir plus de 200 km, et entre 100 et 200 km pour les concurrents de la catégorie « Challenge ».

Le départ est donné à Grindelwald avec une première balise commune aux deux groupes, au First, pour terminer au terminal de la Jungfrau

Bahn à Grindelwald. Pour valider les balises, les pilotes doivent impérativement poster un selfie de la cabane de montagne sur Instagram.

Morane Montavon participe à l'édition « Challenge » et on peut franchement dire que l'objectif est plus qu'atteint étant donné qu'il termine brillamment sur la 3^e marche du podium.

La première journée de vol se déroule dans des conditions de vent relativement fortes, mais Morane tire très bien son épingle du jeu en validant 8 TP.

Hormis la marche après le départ de la course pour atteindre la balise du First, il arrive à s'économiser une bonne partie de la journée et s'attribue quasiment toutes les cabanes en volant. Il y a eu quelques passages difficiles, dont un en particulier près de la Schynige Platte, mais le plus dur, il se l'est gardé pour la fin de journée.

La marche est la dernière option pour valider la balise numéro 8 et celle-ci n'est pas spécialement

longue (2,3 km), mais malheureusement très raide (+ 500 mètres de dénivelé). Après l'effort, le réconfort d'un plané qui lui permet d'atteindre La Lenk tout juste dans les temps, où il doit courir pour rapidement trouver un hôtel où passer la nuit.

Lors de la seconde journée, Morane caracole en tête du classement et est le premier participant à se mettre en route. Il commence par une marche/course de 18 km pour 1000 mètres de dénivelé positif, ce qui lui permet d'atteindre la Fromatthütte (TP9). À partir de là, il doit encore un peu marcher en direction de la crête pour enfin décoller.

À la suite de conditions de vent défavorables, le TP du Niesen est annulé et les pilotes doivent se rendre à la prochaine balise qui n'est autre que le Niederhorn. Voilà une nouvelle qui peut tout d'abord paraître réjouissante, mais il reste tout de même un obstacle de taille... traverser le lac. Morane est en vol, ça ne plane pas super bien et il faut vite



Direction Fromatthütte pour Morane Montavon et en route pour une belle performance ! (mm)

prendre une décision. Pas certain d'avoir l'altitude nécessaire, il décide d'à nouveau s'appuyer sur la chaîne du Niesen pour attendre que les bases montent un peu et gagner en altitude.

Mais voilà, comme cela arrive aussi aux meilleurs, il ne trouve plus d'ascendances et se voit contraint de poser aux alentours de Spiez. Après une rapide analyse des différentes options pour rejoindre l'autre côté du lac, Morane marche pendant environ 3 km et décolle au-dessus de Krattingen.

Le gain d'altitude n'est pas extraordinaire pour ne pas dire encore moins bon que lors du vol précédent, mais il arrive tout juste à traverser et réussi à se raccrocher au relief du Beatenberg.

Après une longue séance de grattage intensif, il arrive à se poser en contrebas de l'antenne du Niderhorn et terminera la montée jusqu'à la balise à pied. Fatigué des nombreux efforts fournis, il s'arrête au restaurant où il n'obtiendra qu'une

de prendre son envol et de planer jusqu'à l'hôtel Bellevue des Alpes à la Kleine Scheidegg pour y passer la nuit. Passer la nuit dans un endroit aussi idyllique et qui plus est dans un bâtiment historique coûtera tout de même la modique somme de 350 francs.

L'établissement étant normalement fermé ce jour-là, Morane recevra tout de même une assiette de spaghettis bolognaise comme souper et le lendemain il recevra un paquet contenant des fruits et deux sandwiches.

La troisième journée débute avec un réveil dans le brouillard, mais heureusement la météo peut changer très rapidement en montagne. Quinze minutes plus tard, ça commence à se dégager, alors ni une ni deux, Morane rejoint le TP12, Eigerletscher à pied, et attend que la vallée s'ouvre davantage.

Finalement, il décolle et s'offre dans un premier temps un plané au-dessus du stratus avant de trouver une ouverture pour continuer son vol

soupe et des frites car la cuisine est déjà fermée. La course continue et Morane vole jusqu'au TP 11, Lobhornhütte.

Il est alors très embêté pour redécoller, le vent arrière d'environ 20 km/h décourage plus d'un pilote. Après quatre tentatives infructueuses, il trouve finalement un endroit plus ou moins protégé qui lui permettra

au-dessous de la couverture nuageuse. Il atteint le TP13, Schmadihütte, à pied (4,5 km et + 900 mètres de dénivelé) et décolle sans encombre ; mais suite au manque d'altitude, il se voit contraint de poser sur un sommet. La lutte pour passer les différents cols est ardue et demande énormément de patience.

Morane doit presque faire la boucle jusqu'à Frutigen avant de pouvoir revenir au magnifique TP14, Oeschinensee. Il a pris du retard et se situe environ à la 15^e place du général.

Coup de poker, il court jusqu'à l'arrivée du télésiège où il décolle alors que tous les autres pilotes montent plus haut sur la crête pour gagner en altitude et parfois le culot, ça paie et c'est très bien ainsi !

Les conditions de vent sont capricieuses, vent de vallée soutenu, voler sous le vent, Morane doit même contourner par Interlaken avant de pouvoir revenir dans la vallée de Grindelwald ; mais les efforts fournis et l'audace auront gain de cause. Sur les dernières balises atteintes à chaque fois en volant, il est juste derrière le duo de tête. Morane terminera sa course avec un minuscule retard de 200 mètres sur les vainqueurs.

Chrigel Maurer s'adjuge la 1^{ère} place de la catégorie Pro Race devant son frère Michaël et Patrick von Kaenel. Sébastien Ospina remporte la course Challenge ex-aequo avec Oliver Keller et Morane Montavon complète le podium.

Le rendez-vous est d'ores et déjà pris pour l'édition 2023, mais cette fois-ci en catégorie « Pro Race ». Le fait de ne pas avoir d'assistance demande une plus grande organisation logistique.

Le soir, il faut absolument trouver un logis, mais après il y a aussi le confort de la douche, de pouvoir laver/sécher ses habits pour le lendemain. Et malgré le peu de place à disposition, on prend toujours trop de choses avec soi !

Nicole Siekmann

Arpitettaz, une cabane riche de rencontres inattendues...

Sous les yeux
du Weisshorn

La course de la Millets Cup des Préalpes fribourgeoises a été annulée suite aux mauvaises conditions météorologiques (plus de 60 km/h de vent à 2000 mètres). Cette compétition de marche et vol a été remplacée par une course de trail. Je devais concourir avec mon cousin Bastien dans la catégorie biplace et nous avons pris la décision de ne pas participer, car nous ne voyions pas l'intérêt de faire une telle course sans voler... et encore moins en biplace !

Nous changeons nos plans pour nous retrouver le vendredi soir chez Bastien à Grimisuat : la météo annoncée sera plus clémente pour voler en Valais ce week-end. Durant le souper, on discute des différentes possibilités de marche et vol. Gilles, son collègue de travail qui pratique aussi le parapente, nous propose de monter à la cabane d'Arpitettaz. Cette cabane se trouve à une altitude de 2786 mètres au pied de la face ouest du Weisshorn. On y accède facilement depuis Zinal en suivant un magnifique vallon.

Un dernier bilan météo est fait après le repas du soir : le vent dans le val d'Anniviers est annoncé relativement faible mais un fort vent d'ouest est à prévoir aux alentours des 3000 mètres. On décide de tenter l'aventure en comptant sur le fait que les montagnes environnantes nous protégeront de ce vent d'altitude. En plus, le soleil devrait faire son apparition dans cette région pour la fin de matinée.

Debout à 7 heures, déjeuner, préparation des sacs avec nos voiles montagnes et départ tous les trois pour Zinal (la voiture est parkée au bout du val d'Anniviers) et trois sentiers s'offrent à nous pour monter à la cabane. Le parcours le plus direct est



C'est parti pour une nouvelle expérience dans le Val d'Anniviers. Direction la cabane d'Arpitettaz avec Bastien et Gilles. (rs)

choisi, c'est un petit chemin qui longe la rivière, mais grimpe de plus en plus pour finir avec des mains courantes sur une centaine de mètres environ. Il ne faut pas avoir le vertige mais avec nos petits sacs et nos voiles *light*, ce n'est pas une affaire de franchir ce « Pas du chasseur ».

On arrive sur un magnifique petit plateau avec un minuscule lac, idéal pour se baigner l'été, mais ce n'est pas aujourd'hui avec ce temps maussade que l'on a envie de se rafraîchir. Le sentier continue en direction du Weisshorn. Les nuages laissent leur place au soleil et à de magnifiques vues sur les couleurs automnales des forêts de mélèzes. Il n'y a pas foule dans ces hauteurs ; nous n'avons rencontré qu'une seule personne sur notre route avant d'atteindre la cabane d'Arpitettaz. Je dis encore à Bastien dans

la dernière montée : « *Ben vu les conditions bien froides et humides, on sera bien seuls pour dîner dans le local d'hiver* », d'autant plus que la cabane n'est plus gardiennée depuis mi-septembre. En effet, personne en vue dans ces lieux ; on en profite pour s'étaler un peu à l'intérieur... Nous enlevons nos chaussures, nous nous rechargeons et monopolisons la grande table pour manger notre pique-nique. Au menu « *Pizza froide maison bien garnie du soir d'avant* » que nous dévorons tous les trois : un grand gueuleton après toutes ces calories dépensées dans la montée ! Surprise à la fin de notre repas lorsque nous entendons du bruit à l'extérieur. En effet, deux randonneuses entrent dans la cabane accompagnées d'un chien blanc comme la neige, nommé Gaïa. On se salue, range la moindre et le doyen d'entre nous lance en rigolant : « *Faites*

comme chez vous », tout en rassemblant ses affaires dispersées... L'une des visiteuses sourit et lui répond : « Bien évidemment que l'on va faire comme chez nous, puisque nous sommes les gardiens. » Un grand éclat de rire surgit et on fait les présentations autour d'un verre. Le gardiennage est terminé, mais pour certains week-ends de fin de saison, la cabane est ouverte aux membres du club (de la Dôle) pour terminer l'année avant l'arrivée de la neige. Un groupe d'une vingtaine de personnes est attendu pour manger la fondue et passer la nuit.

Après s'être bien réchauffés et rassasiés, on explique à nos amis vaudois que l'on va redescendre en parapente. Ils nous envient fortement et nous souhaitent un bon vol pour rejoindre Zinal ! La journée est encore longue pour les gardiens ; il faut encore chauffer la bâtisse et tout préparer avant que les randonneurs n'arrivent pour le repas du soir.

La météo s'est nettement améliorée avec un magnifique soleil et un léger vent de vallée semble s'être établi. Nous reprenons nos sacs pour marcher une centaine de mètres afin de trouver un vent de face. Les rafales se sont par moment bien calmées ; en revanche, elles tournent toujours un peu dans toutes les directions. Il faut attendre le bon moment, c'est-à-dire 45 minutes, pour décoller afin de se mettre dans les airs tous les trois. C'est toujours un grand moment lorsque nous redescendons en volant et contemplons ainsi le long chemin de la montée parcouru.

La cabane disparaît dans notre dos et au-dessous de nos pieds, on distingue les randonneurs qui rejoignent le refuge d'Arpitettaz pour la nuit. Il faut reprendre ses esprits car avec ce soleil de fin d'après-midi, le thermique est bien présent. Je l'enroule, monte d'une centaine de mètres, passe le coude de la montagne et j'aperçois Zinal au loin. Vu les conditions annoncées, je ne vais pas trop prendre de l'altitude dans



Un décor magnifique aussitôt le décollage. En face, on distingue le Pigne de la Lé. (rs)

les ascendances. J'en profite pour faire quelques allers-retours le long du val d'Anniviers. Ces moments de vols sont toujours magiques surtout que l'on savait qu'il n'y avait pas beaucoup d'endroits en Suisse où l'on pouvait voler ce jour-là. J'atterris vers mon cousin et Gilles nous rejoint quelques minutes plus tard. On se félicite tous les trois de cette nouvelle aventure assez inattendue

vu les mauvaises conditions météo annoncées pour ce week-end.

Que demander de plus ?

Un petit apéro traditionnel à la fameuse fée verte et un repas de chasse préparé par Thérèse comme menu du soir afin de terminer cette magnifique journée en apothéose. Nous sommes aux anges !

Raphaël Seuret



Les Grisons offrent de très belles possibilités de vol et surtout dans un panorama à couper le souffle. (jg)

Le Club part découvrir notre pays au rythme des saisons

Le VLJ de sortie aux Grisons

Comme vous l'avez probablement vu passer à travers divers canaux, quelques oiseaux ont décidé de répondre positivement à la première d'une longue série de sorties du VLJ. Si vous avez loupé l'info ou que vous aviez quelque chose d'autre de prévu, ce n'est pas grave ! A partir de maintenant, nous allons faire quatre sorties par année comme celle-ci : le VLJ part découvrir la Suisse au rythme des saisons. Les mots d'ordre sont la découverte, la sécurité et surtout le plaisir.

Un si beau pays, si petit mais si mystérieux pour nous encore. Le but est de partir à la découverte de notre magnifique Suisse une fois par saison, en profitant de l'expérience des pilotes locaux. Pour mieux comprendre, je vous raconte la première, qui a eu lieu dans les Grisons, en octobre dernier.

Pour notre première sortie saisonnière, je voulais marquer le coup avec un lieu éloigné et, si possible, méconnu. Un lieu où nous avons peu l'habitude d'aller car nous pensons que d'autres régions, plus proches, nous offrent la même chose. Mais pour trouver le lieu, il nous faut également des pilotes locaux d'expérience pour nous accompagner. Après plusieurs discussions avec divers membres du Club, j'ai retenu l'idée de



Le Mont Corvatsch : en avant toute ! (jg)

Joris, qui m'avait dit plusieurs fois : « Une fois, il faut qu'on aille aux Grisons ; ça à l'air super et Peter Käch nous accueille ! » Peter est un crosseur bernois installé aujourd'hui en Engadine. Il a beaucoup survolé le Jura, endroit où il a rencontré Joris lors d'un « vachage » en binôme. Nous avons donc choisi la Haute-Engadine, la région de Saint-Moritz et du Piz Bernina. Ce dernier est le sommet des Alpes de plus de 4000

mètres le plus oriental. Le seul autre sommet dépassant les 4000 mètres d'altitude dans cette région est la Punta Perruchetti aussi appelé La Spedla, un sommet secondaire (antécime), qui se situe au sud du Piz Bernina.

Nous décidons de passer le mot aux membres du Club, afin que tous puissent se préparer. Nous avons sélectionné la date et ça tombe bien, le club local organise, lui, son événement annuel. Nous aurons les autorisations d'atterrir sur la piste de l'aérodrome de Samedan le dimanche ! Peter me transmet les informations sur la région et sur les différentes possibilités de vol en fonction des

conditions météo ; on croise les doigts pour avoir une météo clémente.

Je prends contact avec Fabio afin de commencer à étudier la météo. Grâce à ses cartes barométriques, il a pu déjà nous renseigner sur l'avancée de la météo à long terme. Il faut savoir que la météo dans les Alpes est très difficile à prévoir à plus de cinq jours et cela dépend de la situation, de même qu'à la fiabilité des modèles météo en fonction

de cette situation. Comme par hasard, nous sommes sur une situation difficilement prévisible. Nous décidons de confirmer le départ le lundi précédant le week-end de la sortie, afin d'assurer de ne pas se déplacer pour rien. Le lundi, malheureusement, les prévisions sont toujours incertaines. Je consulte Peter et Fabio : nous évaluons les différentes possibilités de vol. Au vu de la fiabilité moindre des prévisions, nous préférons cependant attendre encore le mercredi avant de confirmer le départ. Nous finirons par le confirmer car le samedi semble volable et le dimanche peut nous réserver une belle surprise avec un jour annoncé encore meilleur. Bien que n'étant pas des conditions canons, nous décidons de partir.

Les quinze oiseaux qui répondent présents sont tout excités lorsque nous leur annonçons la nouvelle ; il y a comme une odeur de vacances qui flotte dans l'air. Comme des gamins, pleins de motivation et d'enthousiasme, prêts à partir en course d'école.

Nous nous retrouvons le premier soir dans un restaurant à Pontresina, petit village dans lequel nous logeons pour deux nuits. Chacun s'est organisé pour faire du covoiturage afin d'économiser les frais du voyage. Nous sommes arrivés en début de soirée avec Alain, Fabio et « Le Long ». Une équipe est déjà assise à une table en train de déguster des pizzas avec un bon verre de rouge. Une autre équipe arrive et se joint à nous ; une bonne partie du groupe est là et il ne manque plus qu'un convoi. Une arrivée en canon, comme diraient les musiciens. Nous terminerons la soirée aux portes de la cuisine, à finir les fonds de bouteilles avec les employés du restaurant. Qu'est-ce qu'ils sont accueillants ici !

Après une première nuit blanche de reflux gastrique (merci les bündner et les fonds de bouteilles), bercés par les ronflements de mes camarades de chambre, on attaque le petit déjeuner à l'Auberge de Pontresina, là où nous avons presque tous dormi. Une fois le ventre plein, nous retrouvons Peter au départ des remontées mécaniques du Mont Corvatsch pour un *briefing* prévol.

Le samedi, journée de vol ! Les pilotes ont pu faire entre deux et trois vols pour les plus acharnés. Le premier vol du matin s'est fait depuis la station intermédiaire, qui offre deux possibilités de décollage : une ouest et l'autre est. Nous



Une bière bien méritée après la journée de vol du samedi. (jg)

prendrons la deuxième solution au vu de l'orientation du vent. Un joli plouf matinal avec un beau panorama. Pour le vol suivant, nous nous rendons au sommet du Mont Corvatsch, dans le but de décoller sous la station. En montant, nous apercevons deux biplaces, cela doit témoigner des bonnes conditions au décollage. Une fois arrivés en haut, nous trouvons Peter en train de tenter de gonfler sa voile avec une configuration pas aussi facile que les bi en l'air le laissent penser. La cassure devant notre piste de décollage génère des légers rouleaux au sol et la voile charge fort une fois qu'elle passe cette couche et rentre dans le vent météo. Le vent tourne en fonction des cycles ; il passe cul lors de quelques cycles mais nous sommes bien protégés par les montagnes. Après ma nuit blanche, je décide de ne pas me précipiter et de voir l'évolution du vent. Je prends la température chez les jeunes pilotes et leur indique qu'ils peuvent observer en attendant de voir et qu'il y a toujours l'option de la station intermédiaire où je peux les accompagner s'ils renoncent à tenter le décollage du sommet. Les premiers pilotes du VLJ décollent dans des conditions toniques qui finiront par devenir royales en quelques minutes à peine. Tout le monde s'est mis en l'air en sécurité. En vol, des conditions thermiques calmes bien que les nuages lenticulaires se trouvant au-dessus de la couche convective ne donnaient pas envie de trop grimper. Nous avons pu profiter du panorama tout en tournant quelques pompes, de superbes conditions contrairement à nos attentes, pour ce jour qui était annoncé le moins bon ! Nous avons cependant vite compris que la situation avait encore évolué et que le vol

du dimanche devenait plus qu'incertain. En définitive, un mal pour un bien car nous avons pu profiter de nous mettre sur le toit et manger une bonne chasse le samedi soir, pour une table presque satisfaite !

Le dimanche, nous avons pris le petit-déjeuner ensemble et chacun a repris la route du retour au vu des conditions météo qui ont fini par être humides et franchement venteuses. Nous n'aurons malheureusement pas la chance de poser sur la piste de Samedan ; ce n'est que partie remise. Le parapente dépend de la météo.

Nous ne pouvons guère influencer la situation, mais nous pouvons y répondre : une partie des pilotes présents ne sont pas rentrés à la maison en droite ligne mais se sont retrouvés à Boécourt pour un *soaring* en famille avec pleins d'autres « VLJistes », qui étaient restés dans notre joli canton.

Le bilan est donc positif pour cette première sortie automnale. Une quinzaine de participants très motivés, de la bonne humeur, de beaux paysages et de la bonne bouffe. L'objectif était de faire découvrir une région, en sécurité et en se faisant plaisir dans le but de mettre en confiance nos pilotes sur de nouveaux sites afin de leur permettre de se déplacer plus librement dans notre beau pays, avec moins d'inconnues et donc plus de sécurité. Tout ça en créant de jolis souvenirs à collectionner !

Un grand merci à ces oiseaux pour leur présence et leur folie qui ont fortement contribué à la qualité de ce séjour : Adrien, Alain, Fabio, Jaune, Julien, Joris, Laurent, Loïc, Luciano, Pierre, Pierre-Yves, Raphaël, Steve, Sophie et Monique.

Julien Gogniat



La photo de famille des membres du VLI au Plouf Festival : Pierre-Alain Steiner, Diego Menozzi, Marie Schindelholz, Didier Charmillot, Arnaud Hirschi, Valérie Groux, Michael Abt, Sarah Matthey, Alain Piquerez et Loïc Theubet. Manquant sur la photo : Lauréline Humair et Mickaël Rollat (tous deux en formation avec l'école Twistair). (pf)

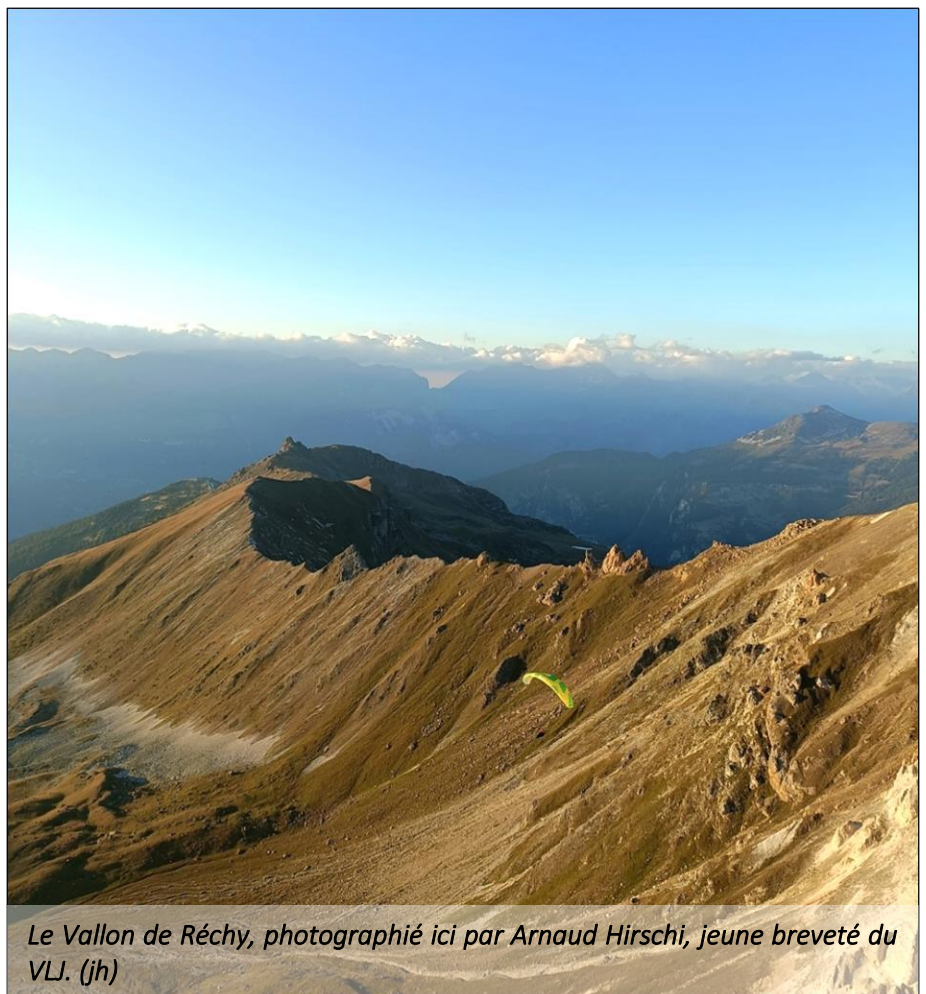
Un concept inédit autour de la Fête nationale !

Les Jurassiens au Plouf Festival

Le Parapente-Club de Vercorin, qui compte plus de 300 membres, a en charge l'organisation annuelle de la fête du 1^{er} août du village. Cette année, une équipe de jeunes motivés a décidé de mettre sur pied un festival sur trois jours pour les parapentistes et les habitants. Ils ont aussi eu la bonne idée d'inviter deux clubs romands de l'Arc jurassien : les Albatros de Neuchâtel et le Vol Libre Jura.

Pour répondre favorablement à l'amicale invitation des organisateurs du Plouf Festival, une petite délégation du VLI se rend le vendredi 29 juillet en Valais. On s'installe tout bien dans un abri de la protection civile pour certains.

D'autres utilisent leur tente, bus, ou vont à l'hôtel. Pour le souper, une équipe se retrouve au restaurant avec des GO du Plouf et des Albatros... C'est parti pour un joyeux week-end en Valais !



Le Vallon de Réchy, photographié ici par Arnaud Hirschi, jeune breveté du VLI. (jh)

Samedi matin, une quinzaine de binômes sont formés avec un parapentiste expérimenté : la Poule comme « maître » et un parapentiste moins expérimenté, comprenez le Poussin. Le but consiste en une initiation au cross : la Poule doit emmener son Poussin et le photographe en dessus d'un objectif à atteindre.

En première intention, les organisateurs souhaitent que nous allions sur le barrage de Moiry, mais il y a trop de vent du nord et le retour s'annonce hasardeux. Donc, changement d'objectif, nous devons aller au-dessus du pâturage de Bouzeron, du télésiège du Mont-Noble, de l'église de Vercorin et de la Manor, à Sierre. Les décollages se font depuis le Crêt-du-Midi sur aires orientées Est ou Nord, selon les stratégies. Christian, ma Poule, décide qu'on décollera sur le déco Nord.

Nous partons directement sur la face Est, ensoleillée le matin, afin de trouver des thermiques... Oulala, pas facile, je descends gentiment, mais sûrement, je gratte, je peste, je commence à être basse. Christian est plus haut que moi, mais pas « stratosphérique » non plus. Puis je décide de retourner sur le versant Nord, au-dessus de la télécabine. Là, je trouve un thermique comme je n'avais jamais eu. Mon vario émet des sons que je n'avais encore jamais entendus : + 7 mètres/seconde en instantané. Je serre les fesses ; c'est un truc de malade ! Christian m'avouera plus tard qu'il ne pensait pas que je resterais là-dedans.

Ce thermique m'envoie à plus de 2800 mètres et nous transitons sur le fameux pâturage de Bouzeron, puis le télésiège du Mont-Noble. Je dois reprendre un thermique pour assurer l'église de Vercorin et nous terminons notre défi sur la Manor de Sierre. Yes, on réussit le challenge en entier !

Après-midi *farniente* au Plouf village installé au Creux-du-Lavioz et super concert de Anach Cuan. Ils ont vraiment assuré. Ce groupe s'est également produit au Chant du Gros



Alain Piquerez a fourni un bel effort de déguisement, mais il n'a malheureusement pour lui et le VLJ pas remporté le concours. (vg)

(2017) et au Paléo (2016) : excusez du peu !

Il y a une expo-concours de photos de parapente qui décore les tentes. Le dimanche, il y avait un concours de vol déguisé. Je croise Julien Gogniat qui a enfilé sa tenue *de drag queen*, de même que la famille Piquerez qui se prend pour des sorciers de Poudlard. Alain fera ainsi deux vols en biplace avec ses enfants. C'est un membre du Club Albatros, qui, déguisé en aigle, gagnera le concours.

En fin de journée, toute une équipe remonte au Crêt-du-Midi pour un vol du soir dans le Vallon de Réchy. Le vent est fort au décollage, c'est donc « *para waiting* » jusqu'à 20 h.

Je décide de descendre à pied, avant qu'il ne fasse nuit... D'autres décolleront et seront subjugués par la beauté du décor alpin.

Le lundi matin du 1^{er} août, nous nous retrouvons à 5 h 30 précises pour une montée au Crêt-du-Midi afin d'admirer le lever du soleil, de prendre un copieux petit-déjeuner et de voler. Sur ce site, il y a déjà des thermiques à 8 h le matin : c'est absolument dingue !

La quinzaine de Jurassiens rentrent avec des images plein les yeux et des bons moments de partage avec les copains. MERCI au Plouf Festival de nous avoir conviés à cette première édition.

Valérie Groux

Gürkan et son treuil à Bévillard lors de la journée de clôture du VLI : heureux ! (vg)



« Je désirais m’amuser en créant quelque chose qui puisse servir. »

Gürkan Celikbilek

18

Une deuxième machine à « schlepper » pour le VLI !

Encore une innovation

Dans un club tel que le VLI, posséder un treuil, c’est bien ! En avoir deux, c’est encore mieux. Et c’est même le top ! Depuis quelques mois, la machine de Gürkan Celikbilek est opérationnelle, en plus de celle de Pierre Arn, qui fonctionne depuis de nombreuses années. On pourrait simplement dire que les deux font la paire... Et c’est tout à fait vrai ! Aux dires de Gürkan, les deux treuils sont totalement différents en ce qui concerne leur conception.

Dans un premier temps, j’ai envoyé quelques questions à Gürkan par WhatsApp. Juste pour lui demander de répondre. Et comme réponse... « Salut mon p’tit Daniel, viens boire un verre ; cela sera plus simple de discuter devant le treuil et une bière. »

Le rendez-vous est fixé à Courrendlin et la bière m’attend. Promesse tenue... C’est parti pour quelques questions. Forcément bien pensées...

Pourquoi as-tu décidé de construire un treuil ?

Avant tout, c’était pour me passer le temps. Cela représentait aussi un défi personnel. Comme je n’avais plus grand-chose à bricoler, je me suis dit que je pouvais essayer de faire quelque chose d’utile dans le cadre de mes activités du vol libre. J’ai beaucoup bricolé des voitures à l’époque et je me suis dit que ce serait bien de faire quelque chose d’autre. En fait, j’avais du temps libre et au lieu de me mettre devant la télévision, je me suis dit que c’était mieux de solliciter mes mains. J’avais surtout dans l’idée de m’amuser dans mon atelier.

Dans quelles conditions as-tu réalisé cette machine à schlepper du spatz ?

J’ai réalisé mon treuil dans mon garage, de A à Z. Comme je possède un outillage complet, j’ai pu réaliser beaucoup de choses moi-même.

De quoi est composée la structure de base ?

Il s’agit en fait d’un scooter Aprilia Scarabeo 500 cmc qui développe 40 CV. C’est un modèle de 2010. J’ai longtemps cherché sur Internet et puis un jour j’ai vu une annonce à Zurich. En fait, je cherchais une machine assez puissante. Dans mon esprit, le scooter représentait la solution idéale. Et ceci pour une raison assez simple. Sur un scooter, il n’y a pas de boîte de vitesses, contrairement à un moteur de moto. Techniquement, le scooter est équipé d’un variateur. J’ai donc pensé que cette technologie pourrait faire l’affaire.

Quelles ont été les étapes importantes (et principales) dans la construction de ton treuil ?

Tout d’abord, il a fallu démonter complètement le scooter. Il s’agissait aussi de trouver une solution pour modifier la roue arrière qui sert de bobine pour le câble. Une autre opération visait aussi à rehausser une partie de la structure métallique de la jante pour permettre d’enrouler 1000 mètres de fil *dyneema*. J’ai ensuite découpé les parties qui n’étaient plus nécessaires, comme par exemple la roue avant et la fourche. Dans mon esprit, il fallait que cela soit le plus compact possible, surtout facile à transporter et pourquoi pas dans le coffre d’une voiture. Le treuil pèse 152 kilos exactement ; c’est à la fois peu et beaucoup.



C'est dans son garage chez lui à Courrendlin que Gürkan a construit son treuil. (db)

On l'imagine, cela a été un gros boulot, n'est-ce pas ?

En effet ! Je pense avoir effectué une bonne centaine d'heures au total pendant deux années pour arriver à ce résultat. Cela n'a pas été simple. J'ai connu un souci majeur quand le scooter s'est mis en mode alarme antivol lors des transformations. Même le constructeur n'a pas réussi à me fournir une solution. J'ai dû mandater un électronicien pour me permettre de continuer mon travail. Cela a été compliqué !

Tu as utilisé ton treuil la première fois à la Montagne-de-Moutier. Comment cela s'est-il passé ?

Je l'ai en effet inauguré le 13 août dernier à la Montagne-de-Moutier. Les conditions météo étaient particulières, avec de la bise au départ et ensuite le vent a forcé en sud. Il a donc fallu changer de position pour être bien dans l'axe. Je dois bien l'admettre, j'étais quelque peu anxieux. Le premier à avoir été schlepé était Morane Montavon. Cela s'est très bien passé et il m'a ensuite dit à la radio que c'était parfait. J'ai donc été rassuré. Mais mon treuil a affiché quelques défauts de jeunesse, avec, notamment, une rupture de câble. Ce dernier était peut-être sous-dimensionné et il a cassé.

Et aujourd'hui, comment fonctionne-t-il ? À merveille ?

À merveille ? Disons qu'il y a encore un peu de travail. Nous l'avons beaucoup utilisé lors de la journée de clôture. Nous avons schlepé à Bévillard, tout près de la piscine couverte. Je découvre gentiment les choses qui fonc-

tionnent et celles qui ne donnent pas encore complètement satisfaction. Je dois notamment mettre au point un système de guillotine pour couper le câble en cas de pépin. Il en va de la sécurité de tout le monde. J'ai aussi remarqué que dès l'instant où le parapentiste arrivait à la verticale, cela faisait des à-coups sur le câble. Je dois trouver une solution et surtout comprendre l'origine de cet état de fait.

Quelles sont les différences principales entre ton treuil et celui de Pierre ?

Celui de Pierre est un modèle équipé d'un moteur entraînant une pompe hydraulique alors que le mien est un moteur de scooter conventionnel doté d'un variateur. C'est la principale différence entre nos deux machines. Son moteur est aussi bien plus puissant que le mien. Nos treuils ont un point en commun dans le sens où il s'agit de machines qui enroulent un câble. Ce sont en réalité des prototypes qui demandent sans cesse des améliorations et de l'entretien. C'est du bricolage. J'ai conçu mon treuil pour le confort de celui qui est treuillé. Et surtout, c'est un énorme avantage pour le Club d'avoir deux appareils. Nous l'avons vu lors de la journée de clôture : quand nous sommes opérationnels à 100%, il y a du débit. Et personne ne va s'en plaindre !

Quelles sont les prochaines sorties de ton treuil ?

Aucune idée, mais pourquoi pas cet hiver. La machine est prête !

Propos recueillis
par Daniel Bachmann



La roue arrière... enrouleuse... (db)

Un duel très serré entre Momo et Joris à l'avantage du premier !

La saison de cross

La saison 2002 de cross résumée ici par Roman Kowalczyk a été marquée en premier lieu par des vols remarquables. Les pilotes ont très largement profité de conditions météo généreuses pour avaler des kilomètres dans le ciel. Et surtout, l'indétrônable Joris Lardon a été... détrôné par Morane Montavon, ce dernier se faisant l'auteur de prouesses dont lui seul a visiblement le secret.

Delta : on prend une nouvelle fois les mêmes...

Comme chaque année et une fois de plus, c'est Francis Gafner qui remporte la coupe des deltistes avec des vols au départ du Montoz et de Moron. Personne pour le concurrencer ; avec ses 865.53 points, il se hisse sur la première place du podium. Son plus beau vol d'une longueur de 181.99 km lui rapporte 254.79 points au départ du Moron ; il passe par-dessus les gorges de l'Areuse pour se rendre du côté d'Hägendorf, non loin d'Oltén, puis rentre se poser en toute tranquillité là où il a décollé, à deux jets de voile de Loveresse.

Avec son Aeros combat 12.8 L et ses 408.35 points, Danny Gafner prend la seconde place du podium derrière l'indétrônable Francis. Un superbe vol de 106.85 km réalisé en tout début d'année lui rapporte 128.22 points avec un triangle plat plutôt atypique. En effet, au départ du Moron, il se dirige vers Raimeux, puis opère un demi-tour en direction de La Vue-des-Alpes. De ce point, il traverse tout le centre de la chaîne du Jura et finit son vol à Matzendorf.

Il vole régulièrement à l'étranger et s'est décidé à faire quelques traces au-dessus de notre Jura. Simon Rousselet prend la troisième place



Momo, nouveau roi du cross.
(mm)

du podium avec un total de 289.53 points. Le jour de son meilleur vol qui lui rapporte 157.3 points, il décolle du Montoz et se dirige en direction du Mont Racine pour faire un dernier point de contournement au Weissenstein. Avant de poser à Reconvilier, il se paie le luxe de faire un petit détour par la Montagne de Saules.

Parapente : le roi du millésime s'appelle Momo 1^{er} !

Un nouveau venu dans cette discipline du parapente, enfin pas tout à fait, puisqu'il figurait déjà la saison passée au classement de la CCC. Cette année, il ne s'est pas contenté de prendre une position parmi les meilleurs mais démontre à tous qui est le patron en prenant la première place du podium. Morane Montavon, pilote de vol acrobatique qui a fait ses preuves au niveau national, est désormais décidé à montrer à tous qu'il n'est pas moins habile en vol de distance. Avec 834.90 points, il remporte pour la première fois de sa carrière cette

saison de *cross-country* du Club. Son meilleur vol, qui est devenu par la même occasion le plus long vol au départ du Raimeux, est un triangle FAI d'une distance de 156.82 km pour un total de 250.91 points. Les trois points de contournements sont Fahy en Ajoie, le Mont Racine dans le canton de Neuchâtel et le Mont Chamben, pas loin de Soleure. À noter aussi qu'il a posé à Crémines et fermé le triangle à moins de 5% ce qui lui vaut un facteur de points de 1.6 pour un vol exceptionnel qui restera longtemps dans les mémoires. Encore une petite parenthèse au sujet du vainqueur, son quatrième meilleur vol du classement des points est aussi le vol le plus long au départ du Graitery.

Il s'est fait piquer son titre mais n'a rien à se reprocher puisqu'il réalise tout de même une saison de haute volée : Joris Lardon effectue de magnifiques vols pour un total de 767.12 points. Son meilleur vol d'une distance de 151.49 km lui rapporte 212.09 points.

Au départ du Weissenstein, comme quantité d'autres du Club, passant par le Mont Racine puis la Schwengimatt, il termine son vol à la roulotte à Moutier. Cette soirée était particulière avec une masse d'air qui montait partout (tout comme moi, je m'en souviens encore...), il a dû effectuer quelques manœuvres acrobatiques de destruction afin de pouvoir poser.

Coiffé au poteau par le double vainqueur des années précédentes, Roman Kowalczyk revient sur le devant de la scène après une année 2021 décevante. Il prouve une fois de plus qu'il faut compter sur lui pour une place sur le podium. Avec ses 743.35 points, il s'offre une de ses plus belles saisons. Une fois n'est pas coutume, tout comme Joris ce jour-là, il réalisa son meilleur vol de

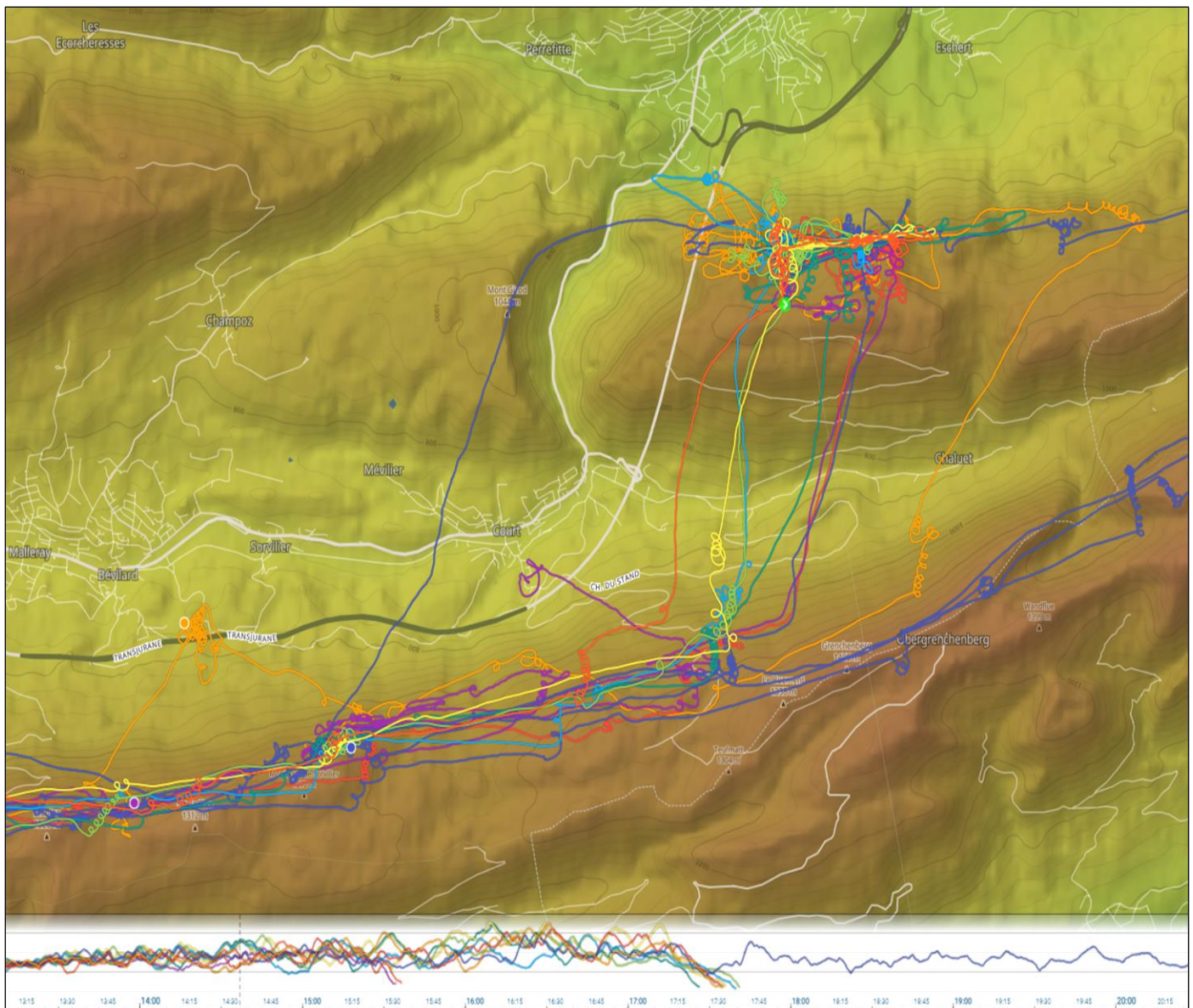
la saison au départ du Weissenstein, qui lui rapporte 203.29 points.

Grand Prix du Graiterie : maître chez lui et un record

que la plupart des croseux de la région se sont donné rendez-vous pour prendre leur envol.

Tout le monde est placé sur la grille de départ, il n'y aura pas de tour de

dizaine de minutes plus tard deux autres prennent leur envol et enfin toute l'équipe les suit une vingtaine de minutes après le début de la course. D'un seul coup, c'est



21

Le jour se lève un dimanche matin de juillet laissant présager une belle journée faiblement venteuse et idéalement ensoleillée pour partir à la conquête des bases nuageuses. Un faible vent de Nord-Est et quelques cumulus le long des crêtes étaient annoncés par les prévisionnistes ce qui se confirma dès le début de la matinée.

Les messages sur les différents groupes sociaux ne se font pas attendre. Hello, quelqu'un va voler ? Météo café ? Navette pour le Graiterie à 11 h 25 ! Je viens ! À toute ! Pouce vers le haut. L'information est passée et c'est au sommet de la montagne du Graiterie

chauffe. Les participants sont acclamés par les quelques spectateurs impatients d'assister au décollage du premier concurrent qui signalera par la même occasion le début de la compétition. L'attente commence à se faire longue, tout le monde s'observe, certains scrutent le ciel dans l'espoir d'y déceler quelques informations sur la meilleure route à prendre et d'autres s'échangent leur plan de vol pour la journée. Une brise de face souffle sur les visages, la faveur se met à virevolter et donne le feu vert pour le début des festivités.

Deux d'entre eux s'élancèrent presque simultanément, puis une

l'embouteillage au-dessus de Moutier, les engins font l'essuie-glace et se croisent devant le déco, personne n'arrive à monter suffisamment haut pour s'extirper du bocal.

Il a fallu presque une demi-heure pour que les premiers prennent la décision de passer par-dessus la montagne en direction du Buement puis filent vers le Montoz de Tavannes.

À cet endroit-là, le dernier a déjà quarante minutes de retard sur la tête de la course mais rien n'est encore joué car il reste encore potentiellement beaucoup d'heures de vol.

Dans la première partie de la course, personne ne passe les 1700 mètres d'altitude ; la fourchette se situe entre 1000 et 1500 mètres, donc autant dire que cela vole plutôt bas. Deux heures trente-cinq après le début de la course, les premiers concurrents touchent terre à Court et dans le Val-de-Ruz malgré une activité thermique qui semble se renforcer car à ce même moment les premiers plafonds atteignent les 2000 mètres.

Longer le Montoz puis le Chasseral fut la décision prise par tous les pilotes sauf un, qui, lui, décida de rester faire des allers et retours entre Tavannes et Balsthal pour profiter au maximum du vent de Nord-Est et du *soaring* ce qui lui réussit plutôt bien.

Ce jour-là, toutes les options étaient bonnes à prendre, dès l'instant où l'on restait du côté Nord de la montagne. En regardant la trace du pilote solitaire, on peut remarquer aisément que très peu d'enroulement de thermique sont effectués notamment entre la Hasenmatt et Balsthal.

Plus on se dirigeait en direction de l'Ouest, plus le vent devenait longéant à la pente et plus il était difficile de revenir au point de départ.

C'est aussi une des raisons pour laquelle six des neufs pilotes se sont tous posés non loin d'Yverdon et se sont retrouvés pour un verre bien mérité. Pendant ce temps, le pilote solitaire continua de profiter du vent perpendiculaire à la pente et finit par prendre la décision de se laisser porter par le courant en direction du Sud-Ouest.

Il réussit à prolonger son vol jusque dans le Val-de-Ruz à la limite de la zone aérienne de Colombier. C'est ce jour-là que le record de distance au départ du Graiterie fut réalisé et risque de le rester pour un bon moment.

Bravo encore une fois à Morane Montavon pour ce vol complètement fou !

Roman Kowalczyk

22

<i>Parapente</i>						
Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
Morane Montavon				834.85		
1.	03.08.22	Raimeux	156.82	250.91	7 h 53	20.03
2.	24.07.22	Raimeux	150.64	210.90	6 h 59	22.66
3.	27.07.22	Graiterie	118.25	189.20	7 h 39	16.87
4.	10.07.22	Graiterie	183.84	183.84	7 h 56	28.63
Joris Lardon				767.12		
1.	02.08.22	Weissenstein	151.49	212.09	7 h 30	21.50
2.	21.07.22	Weissenstein	146.02	204.43	7 h 36	20.23
3.	05.07.22	Montoz	129.97	181.96	6 h 49	20.54
4.	04.09.22	Weissenstein	120.46	168.64	6 h 01	21.71
Roman Kowalczyk				743.35		
1.	02.08.22	Weissenstein	145.21	203.29	7 h 07	21.45
2.	25.08.22	Mont-Soleil	142.27	199.18	5 h 43	25.29
3.	17.06.22	Niederwiler	123.41	172.77	5 h 42	21.66
4.	04.08.22	Mont-Soleil	168.11	168.11	5 h 53	28.56
Etienne Roth				578.68		
1.	11.06.22	Weissenstein	113.75	159.26	6 h 18	19.56
2.	16.07.22	Grenchenberg	102.09	142.93	6 h 11	16.87
3.	12.06.22	Raimeux	99.44	139.22	5 h 33	18.50
4.	11.09.22	Weissenstein	98.05	137.27	5 h 02	20.97
Christian Wyssen				555.78		
1.	Mont-Soleil		112.92	158.09	5 h 55	19.71
2.	Mont-Soleil		103.33	144.66	4 h 31	24.54
3.	Mont-Soleil		86.24	137.98	4 h 14	20.74
4.	Mont-Soleil		82.18	115.05	6 h 17	13.47
<i>Puis, en résumé :</i>						
(6)	Pierre-Yves Schluep			552.62		
(7)	Adrien Meyer			548.28		
(8)	Raphaël Seuret			541.40		
(9)	Fabio Viola			443.20		
(10)	Laurent Petermann			422.11		
(11)	Hervé Duplain			416.47		
(12)	Gürkan Celikbilek			375.14		
(13)	Christophe Mertz			350.00		
(14)	Alphonse Frésard			337.60		
(15)	Florent Schori			334.86		
(16)	Pierre Arn			323.74		
(17)	Nelson Carvalho			320.22		
(18)	Steve Juvet			211.42		
(19)	Nathan Chaignat			206.32		
(20)	Pierre-Alain Girardin			132.83		
(21)	Damien Charmillot			113.33		
(22)	Jean-Marc Fasel			111.00		
(23)	Arnaud Moretti			107.48		
(24)	Fred Racle			56.10		
(25)	Valérie Groux			46.45		
(26)	Francis Gafner			22.61		
<i>Delta</i>						
Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
Francis Gafner				865.53		
1.	10.04.22	Moron	181.99	254.79	5 h 08	36.29
2.	05.07.22	Montoz	179.45	251.23	6 h 06	30.02
3.	30.05.22	Montoz	167.07	233.90	5 h 15	32.69
4.	11.09.22	Moron	89.72	125.61	3 h 56	31.62
Danny Gafner				408.35		
1.	27.03.22	Moron	106.85	128.22	5 h 05	27.82
2.	12.06.22	Montoz	79.52	111.33	3 h 52	23.60
3.	29.05.22	Montoz	74.89	104.85	4 h 43	19.48
4.	11.09.22	Moron	45.68	63.95	1 h 58	24.59
Simon Rousselet				289.53		
1.	11.06.22	Montoz	112.36	157.30	5 h 18	21.42
2.	14.05.22	Mauborget	77.94	77.94	3 h 27	22.58
3.	29.04.22	Le Cernil	38.78	54.29	1 h 47	22.06
Davis Tomasi				111.30		
1.	29.05.22	Montoz	40.50	48.60	3 h 40	11.36
2.	12.07.22	Le Cernil	23.25	23.25	3 h 10	10.37
3.	19.04.22	Montoz	22.29	22.29	2 h 13	11.73
4.	26.05.22	Le Cernil	17.16	17.16	2 h 23	7.24
Pierre Comte				107.53		
1.	27.03.22	Raimeux	76.81	107.53	2 h 43	31.89

29 décollages passés à l'analyse des statistiques !

Au hit-parade des sites

Sur une idée originale de Damien Charmillot, cet article passe en revue les trois meilleurs vols de chaque site jurassien. Ces décollages sont ceux qui ont été décrits dans les sept éditions de *La Plume* (1.2018 – 1.2021) dans lesquelles on retrouve toutes les informations les concernant.

Et il y en a un bon paquet de ces décollages : 29 au total ! Pour chacun d'eux, j'ai utilisé la fonction bien pratique de XContest, « *Worldwide flights search* », puis les vols ont été triés selon le nombre de points gagnés afin de tenir compte du coefficient attribué en réalisant des vols en triangle. Cependant, le classement est parfois faussé car depuis la saison 2018/2019, deux nouveaux coefficients sont apparus sur XContest :

- Le FAI avec fermeture à moins de 5% avec un coefficient de 1.6 (avant 1.4)
- Le triangle avec fermeture à moins de 5% avec un coefficient de 1.4 (avant 1.2)

Il y a donc des vols réalisés avant 2018/2019 qui mériteraient de figurer dans le top 3 mais qui n'y apparaissent malheureusement pas.

Cet article est plutôt axé sur la performance, mais n'oublions pas que chaque sortie du bocal a son charme et peut devenir une petite aventure : un point bas, une rencontre sympathique, un atterro dans le trou-du-cul du monde, un retour dans un véhicule improbable, la découverte d'une nouvelle région vue d'en-haut... En sélectionnant les trois meilleurs vols, on ne va pas non plus voir les tracés moins longs mais tout autant honorables comme les traversées du plateau ou les vols atypiques durant lesquels on ne suit pas les crêtes.

Tu trouveras une carte avec les trois meilleurs vols de chaque site au lien suivant : <http://umap.osm.ch/m/5116/>

On peut montrer ou masquer les calques de chaque site et, en cliquant sur le décollage, on peut suivre le lien qui ouvre la page « *Worldwide flights search* » de XContest afin de découvrir tous les vols enregistrés dans XContest depuis le site. Il faut être logué dans XContest pour ouvrir cette page.

Les 80 vols recensés dans le classement ci-dessous représentent 8344 km. Un vol dépasse les 300 km, 9 vols se situent entre 200 et 300 km, 30 vols entre 100 et 200 km et 40 vols en-dessous de 100 km. Aucun parapentiste n'a dépassé les 200 kils ! Pour l'instant...

Bonne lecture et bon voyage !

Fred Racle

La case à droite du nom indique le type de vol et l'engin utilisé :

- Bleu = triangle FAI / Vert = triangle / Orange = distance libre
- P = parapente / B = biplace / D = delta / R = rigide

Vallon de Saint-Imier

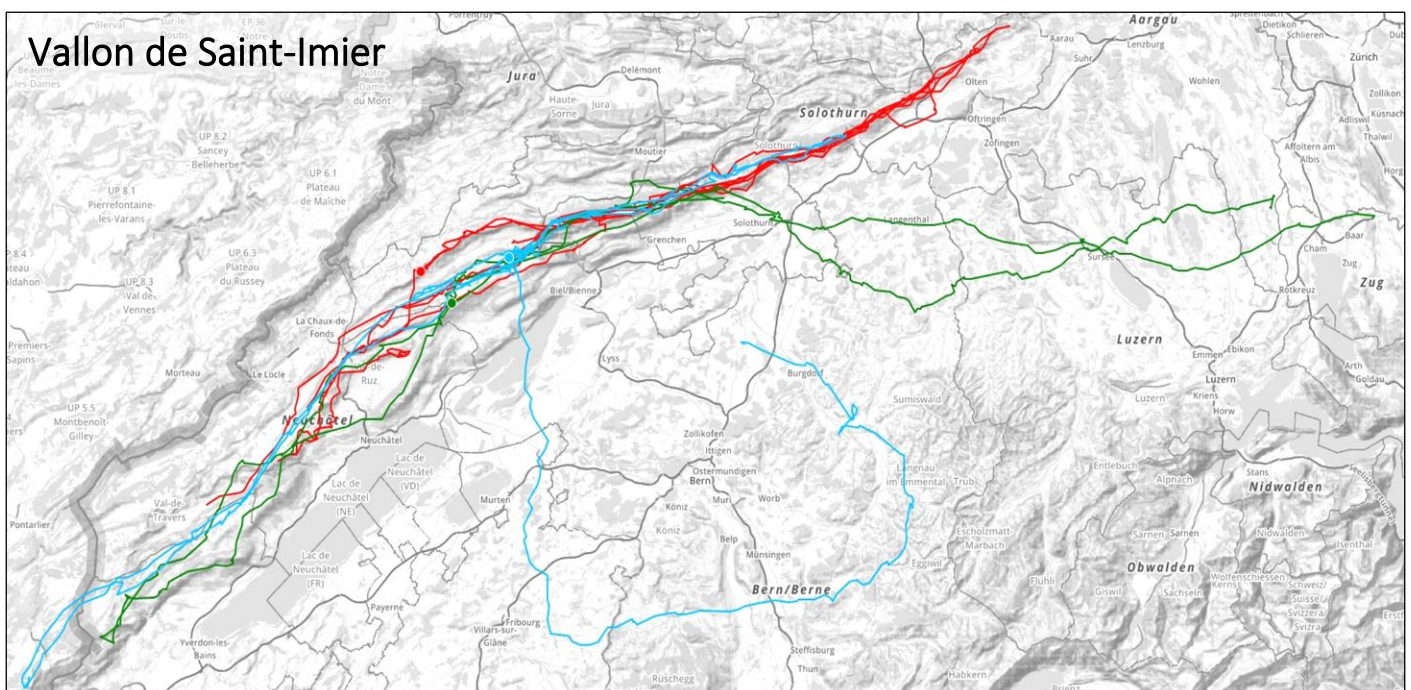
Mont-Soleil

Coordonnées : 47.15844, 6.99386

527 vols déclarés sur XContest World

24.07.22 10:24	Fabrice Pini	P	178.50 km	249.90 p.
19.07.20 11:34	Roman Kowalczyk	P	185.64 km	222.77 p.
18.07.18 11:00	Roman Kowalczyk	P	182.49 km	218.99 p.

Site à haut potentiel surtout utilisé par une poignée de locaux. On ne retrouve malheureusement que peu de Jurassiens du nord dans le classement ; Saint-Imier, ce n'est pas la porte à côté ! Avec trois vols à plus de 150 km, c'est le meilleur site pour parapentistes de la sélection.



Chasseral Nord

Coordonnées : 47.12733, 7.04508

125 vols déclarés sur XContest World

20.07.20 13:40	Daniel Rissi	P	149.88 km	179.86 p.
30.07.15 12:47	Andreas Schaub	P	121.13 km	121.13 p.
26.05.22 11:26	Olivier Dietrich	P	112.55 km	112.55 p.

Plus connu pour ses séances de *soaring*, Chasseral Nord offre pourtant de belles possibilités de cross. L'ennui étant de ne pas trouver de thermique et de poser à Villeret, en ayant sa voiture à Chasseral. Deux vols sur trois prennent la direction du lac de Zurich.

Vallée de Tavannes

Montoz Sud

Coordonnées : 47.20668, 7.21535

901 vols déclarés sur XContest World (Montoz sud et nord)

24.04.21 11:48	Christian Voiblet	R	304.44 km	426.22 p.
24.04.21 11:39	Francis Gafner	D	228.13 km	319.38 p.
21.04.18 11:33	Francis Gafner	D	257.91 km	309.49 p.
01.04.21 13:01	Cyril Zwahlen	P	150.44 km	210.62 p.

Montoz Nord

Coordonnées : 47.208, 7.21713

901 vols déclarés sur XContest World (Montoz Sud et Nord)

12.06.21 12:29	Christian Voiblet	R	256.21 km	358.69 p.
20.07.21 12:27	Jürg Ris	R	218.12 km	305.37 p.
05.07.22 12:53	Christian Voiblet	R	215.93 km	302.30 p.
30.06.19 12:56	Roman Kowalczyk	P	150.43 km	210.60 p.

Christian sort du lot avec un 300 km en aile rigide. Ils ne sont pas beaucoup à avoir passé ce cap dans le Jura !

À Montoz Nord, on peut encore citer les deux meilleurs vols en delta, le triangle de 208.51 km pour Christian (250.21 points en 2017) et celui de 179.45 km pour Francis (251.23 points en 2022).

Les deltistes accaparent les podiums et, malgré deux beaux vols de 150 kilomètres, il a fallu aller chercher bien plus bas dans le classement pour trouver les premiers parapentistes.

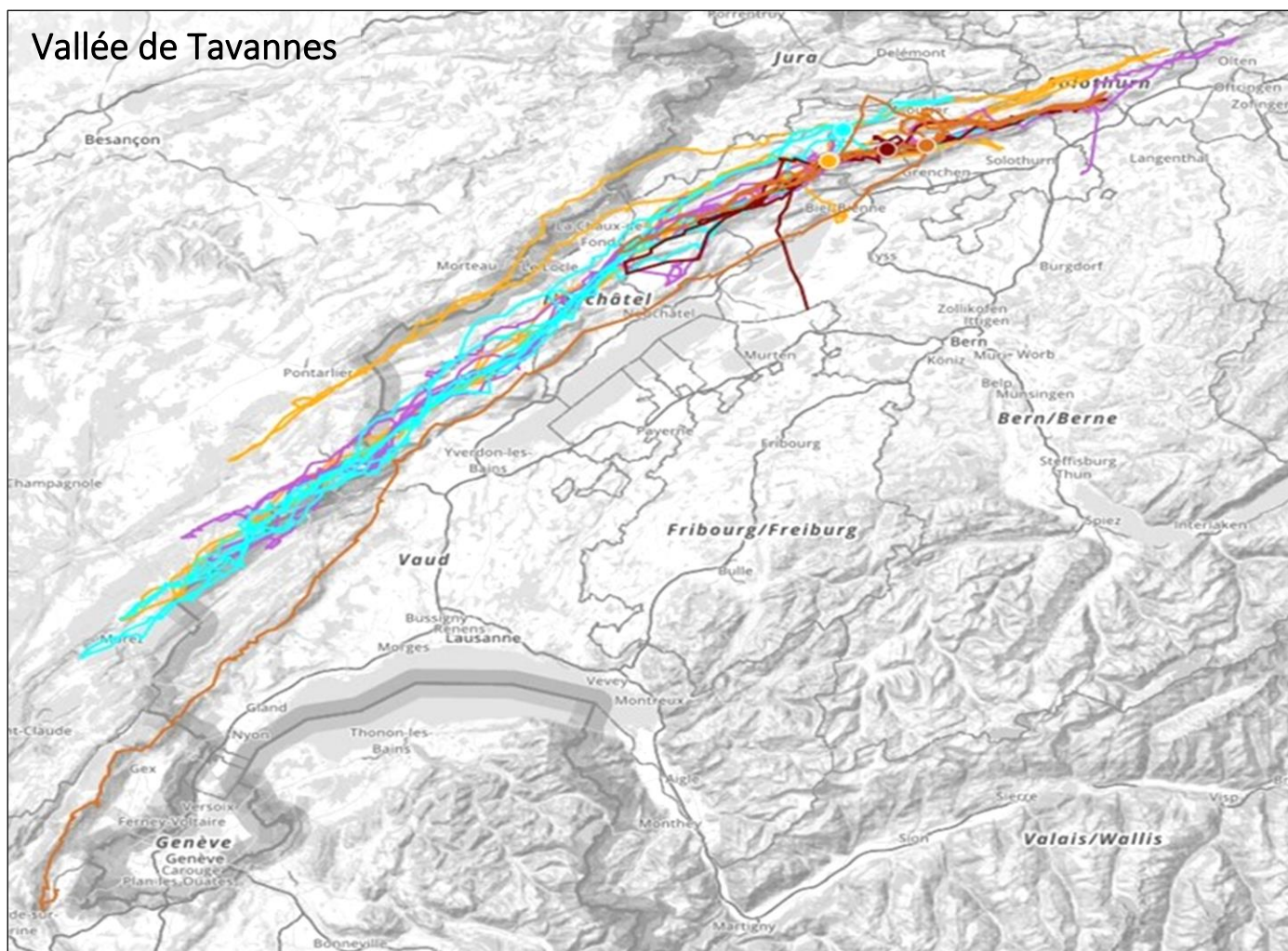
Le Cernil (Corgémont)

Coordonnées : 47.17316, 7.13819

1343 vols déclarés sur XContest World

21.05.20 14:42	Christian Voiblet	R	198.86 km	278.40 p.
13.07.19 12:02	Peter Hürlimann	P	120.19 km	168.27 p.
05.07.19 12:28	Roman Kowalczyk	P	114.36 km	160.10 p.

C'est LE site de fin de journée du Vallon de Saint-Imier, mais pas que ! Peter Hürlimann tente le tour de la CTR de Berne.





Moutier

Graitery

Coordonnées : 47.2564, 7.3752
363 vols déclarés sur XContest World

27.07.22 11:11	Morane Montavon	P	118.25 km	189.20 p.
10.07.22 12:45	Morane Montavon	P	183.84 km	183.84 p.
20.06.18 13:40	Roman Kowalczyk	P	126.52 km	151.82 p.

Site emblématique de Moutier, des « Moutiers » et du Grai-tricks ! Morane est passé par là en 2022...

Rochers de Loveresse

Coordonnées : 47.25089, 7.241
135 vols déclarés sur XContest World

07.04.07 11:44	Christian Voiblet	D	275.48 km	330.58 p.
04.05.08 11:26	Christian Voiblet	D	272.21 km	326.65 p.
23.06.12 11:23	Christian Voiblet	D	268.30 km	321.96 p.
10.04.22 12:19	Frank Bassin	P	54.12 km	75.77 p.

Ici, pas de discussion, on est au royaume des deltistes. Les vieux records ont la peau dure, le meilleur score date de 2007 !

Montagne de Sorvilier

Coordonnées : 47.22361, 7.31444
20 vols déclarés sur XContest World

22.04.09 14:12	Béat Howald	P	76.09 km	91.31 p.
26.06.15 14:30	Peter Hürlimann	P	89.48 km	89.48 p.
03.05.08 17:11	Francis Gafner	D	72.30 km	86.76 p.

Site discret, on lui préfère Montoz Nord ou le Buement.

Le Buement (Court)

Coordonnées : 47.22935, 7.38046
409 vols déclarés sur XContest World

13.07.20 13:47	Joris Lardon	P	136.34 km	190.88 p.
27.07.22 11:50	Colin Mumenthaler	P	175.66 km	175.65 p.
16.07.22 12:58	Etienne Roth	P	102.09 km	142.93 p.

Magnifique vol en ligne droite de Colin Mumenthaler jusqu'à Collonges (près de Genève)

Maljonn

Coordonnées : 47.285, 7.4863
389 vols déclarés sur XContest World

10.08.13 13:55	Roger Grossenbacher	R	128.74 km	128.74 p.
11.08.18 13:14	Urs Herzog	P	111.31 km	111.31 p.
12.04.14 14:53	Roger Grossenbacher	R	85.60 km	102.72 p.

Plus proche de la Suisse-allemande, on le ressent bien dans le classement. Vol jusque dans le canton de Glaris pour Roger Grossenbacher !

Raimeux Sud

Coordonnées : 47.29956, 7.42523
386 vols déclarés sur XContest World

22.04.07 12:42	Jürg Ris	R	259.45 km	311.34 p.
03.08.22 11:36	Morane Montavon	P	156.82 km	250.91 p.
24.07.22 11:25	Morane Montavon	P	150.64 km	210.90 p.

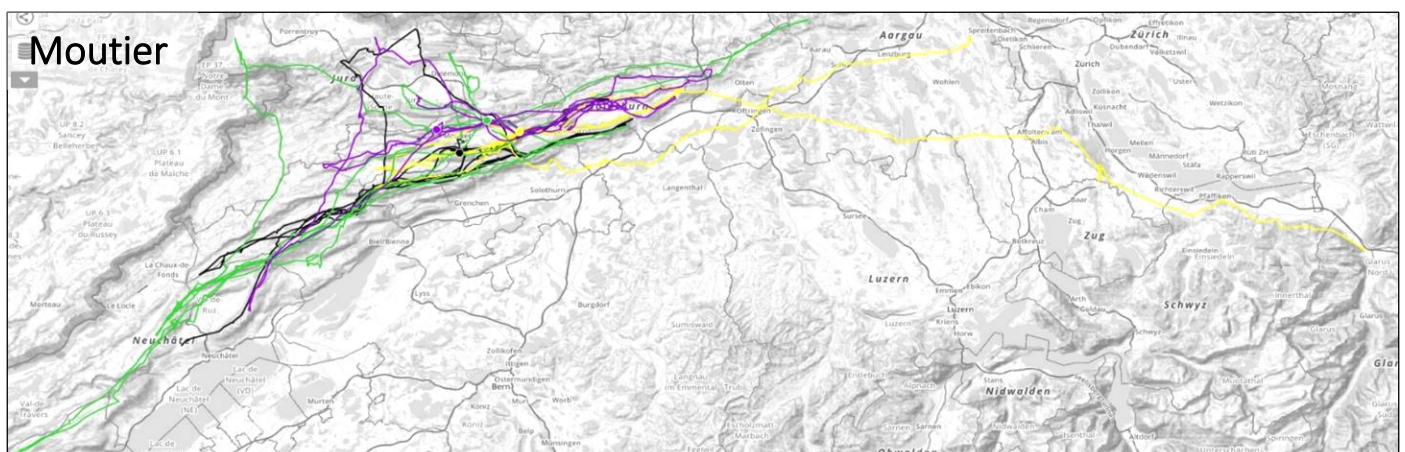
Encore un site à fort potentiel pour le cross. Tiens, Morane est aussi passé par là en 2022... Meilleurs FAI des sites jurassiens !

Montagne de Moutier

Coordonnées : 47.2874, 7.3316
60 vols déclarés sur XContest World

15.07.15 11:20	Léo Boegli	P	153.86 km	215.40 p.
25.08.19 12:37	Joris Lardon	P	82.35 km	115.29 p.
25.03.11 13:00	Béat Howald	P	70.52 km	84.61 p.

Le premier FAI de 150 km dans le Jura ! Weissenstein, deltas et rigides compris !



Val Terbi - Delémont - Boécourt

Raimeux Nord

Coordonnées : 47.30791, 7.42611

189 vols déclarés sur XContest World

16.07.17 14:09	Christian Voiblet	D	138.39 km	166.07 p.
13.07.20 14:53	Olivier Moser	P	113.55 km	158.97 p.
24.08.08 15:00	Jürg Ris	R	106.11 km	127.33 p.

Belles possibilités à Raimeux Nord aussi, quand on ne coule pas à R'beutz !

Le Montcé (Mervelier)

Coordonnées : 47.34895, 7.51189

213 vols déclarés sur XContest World

14.07.22 15:34	Martin Bühler	P	27.52 km	27.52 p.
09.07.20 18:12	Martin Bühler	P	17.08 km	27.33 p.
25.06.17 14:31	Raphael Jeger	P	22.50 km	22.50 p.

Site refuge en cas de vent d'ouest soutenu et l'ouest soutenu n'est pas propice au cross.

Le Champre (Mervelier)

Coordonnées : 47.34901, 7.52894

4 vols déclarés sur XContest World

05.05.17 16:00	Kürtu Hänni	P	41.03 km	41.03 p.
08.06.19 12:20	Olivier Moser	P	25.76 km	36.06 p.
30.06.20 17:39	Olivier Moser	P	16.59 km	23.23 p.

Décollage sud pour Kürtu Hänni et vol jusqu'à Porrentruy.

Machine à Coudre (Montsevelier)

Coordonnées : 47.3706, 7.51369

14 vols déclarés sur XContest World

20.03.22 12:37	Martin Bühler	P	33.70 km	47.18 p.
20.03.22 14:09	Damien Charmillot	B	33.17 km	46.44 p.
20.03.22 12:38	Philip Bühler	P	37.63 km	37.63 p.

Le 20 mars 2022, c'était journée couture !

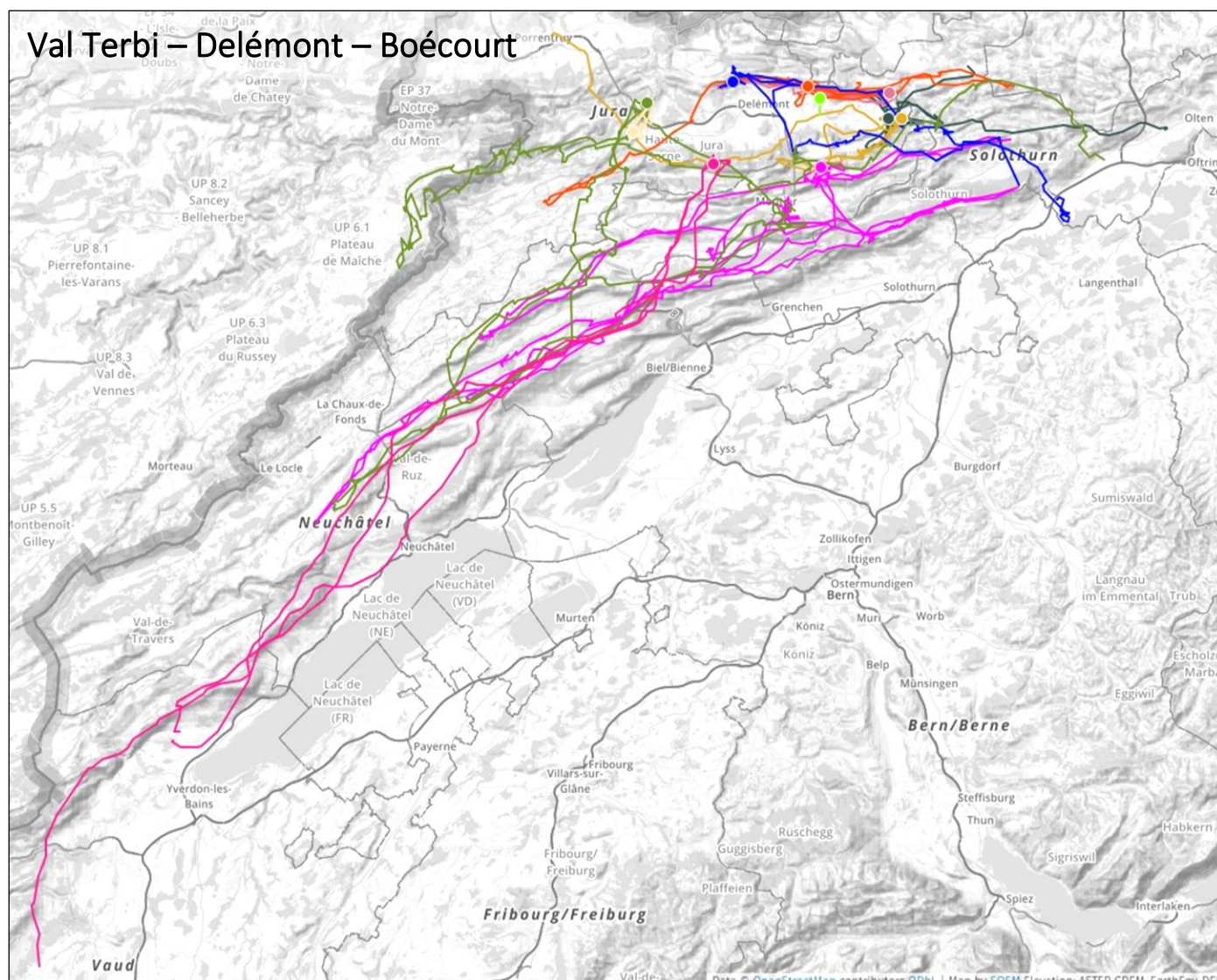
Vicques

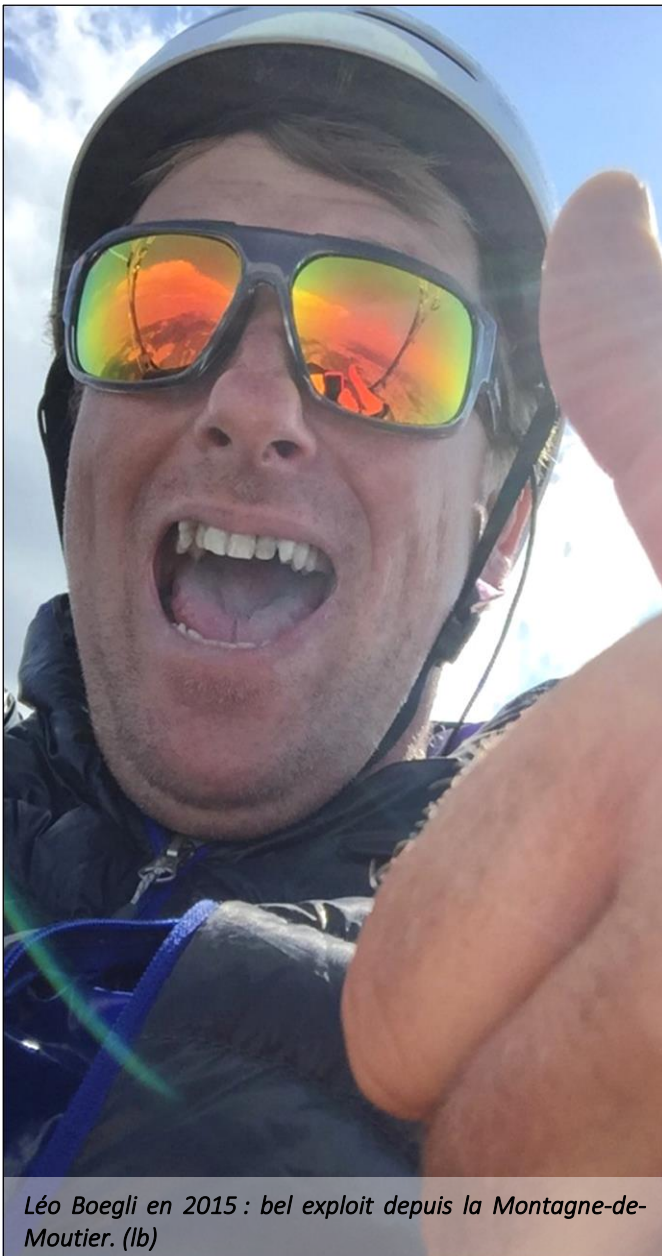
Coordonnées : 47.36615, 7.426

1 vol déclaré sur XContest World

20.06.19 11:39	Laurent Monneron	P	1.67 km	1.67 p.
----------------	------------------	---	---------	---------

Pas forcément le score le plus facile à battre !





Léo Boegli en 2015 : bel exploit depuis la Montagne-de-Moutier. (lb)

Pierreberg

Coordonnées : 47.37589, 7.41063

12 vols déclarés sur XContest World

21.05.16 13:35	Damien Charmillot	P	50.99 km	50.99 p.
12.04.15 14:30	Christian Leutwiler	P	36.83 km	44.18 p.
26.08.15 18:10	Thomas Imhof	P	24.52 km	29.42 p.

Joli vol jusqu'à Montfaucon pour Damien sur ce site pas vraiment réputé pour le cross.

Delémont

Coordonnées : 47.37994, 7.31573

5 vols déclarés sur XContest World

13.04.08 13:24	Jürg Ris	R	41.83 km	41.83 p.
23.06.16 11:55	Laurent Monneron	P	34.73 km	34.73 p.
27.02.10 14:22	Daniel Schwaller	P	13.65 km	13.65 p.

Site peu fréquenté dans XContest.

Boécourt

Coordonnées : 47.36245, 7.2069

585 vols déclarés sur XContest World

21.05.11 12:31	Roland Hänggi	R	105.73 km	105.73 p.
13.07.20 11:46	Pierre-Yves Schluep	P	105.41 km	126.49 p.
20.04.11 13:41	Joris Lardon	P	88.80 km	0.00 p.

Boécourt fait partie des sites les plus fréquentés du Jura mais il rime souvent avec bise et on n'y trouve pas énormément de gros vols. Ce qu'il manque dans ce classement, ce sont les vols de Fred Lovis et Jean-Luc Simmen qui avaient déjà passé les 100 bornes dans la période préhistorique, pré-GPS et pré-XContest ! (environ 130 km le 9 août 2003)

L'écusson (Glovelier)

Coordonnées : 47.33805, 7.1897

4 vols déclarés sur XContest World

06.03.21 13:58	Florent Schori	P	8.93 km	12.50 p.
07.01.18 16:43	Raphael Jeger	P	6.78 km	6.78 p.
11.04.18 19:15	Raphael Jeger	P	1.94 km	1.94 p.

Comme indiqué dans *La Plume* : choisir un autre spot pour faire du cross...

Courfaivre Nord

Coordonnées : 47.3111, 7.29118

108 vols déclarés sur XContest World

28.05.20 13:56	Raphaël Seuret	P	107.27 km	107.27 p.
17.05.20 15:12	Noé Court	P	80.09 km	80.09 p.
17.05.20 15:11	Olivier Matthey	P	77.10 km	77.10 p.

Pas de distance exceptionnelle mais trois magnifiques vols, jusqu'au bout du lac de Neuchâtel et jusqu'à Cossonay pour Raph !

Clos du Doubs

Montmelon Ouest

Coordonnées : 47.35766, 7.19146

156 vols déclarés sur XContest World

06.08.15 13:47	Joris Lardon	P	113.87 km	159.42 p.
03.08.15 12:37	Joris Lardon	P	128.79 km	154.55 p.
06.09.14 13:51	Joris Lardon	P	56.03 km	67.24 p.

C'est le site à Joris ! Il occupe les cinq premières places du classement !

Montmelon Nord

Coordonnées : 47.36236, 7.19202

18 vols déclarés sur XContest World

01.04.21 13:43	Florent Schori	P	56.65 km	67.98 p.
24.03.18 13:15	Olivier Moser	P	38.63 km	54.08 p.
15.04.15 14:24	François Donzé	P	32.75 km	45.84 p.

Joli vol jusqu'à Chasseral et presque retour pour Florent.

Montgremay

Coordonnées : 47.38916, 7.18583

44 vols déclarés sur XCtest World

14.08.16 13:42	François Donzé	P	76.68 km	76.68 p.
24.05.19 15:01	Florent Schori	P	67.08 km	67.08 p.
19.07.16 14:58	François Donzé	P	64.48 km	64.48 p.

Outremont

Coordonnées : 47.37861, 7.15777

0 vol déclaré sur XCtest World

Col de la Croix

Coordonnées : 47.37638, 7.14694

0 vol déclaré sur XCtest World

Tout est à faire sur ces deux sites.

Montpalais

Coordonnées : 47.33916, 7.07583

3 vols déclarés sur XCtest World

31.10.20 15:22	Laurent Petermann	P	2.83 km	2.83 p.
31.10.20 16:16	Laurent Petermann	P	2.34 km	2.34 p.
13.11.22 16:07	Valerie Groux	P	2.31 km	2.31 p.

Trois vols planés de déclarés.

Les Sairains

Coordonnées : 47.30277, 7.08166

1 vols déclarés sur XCtest World

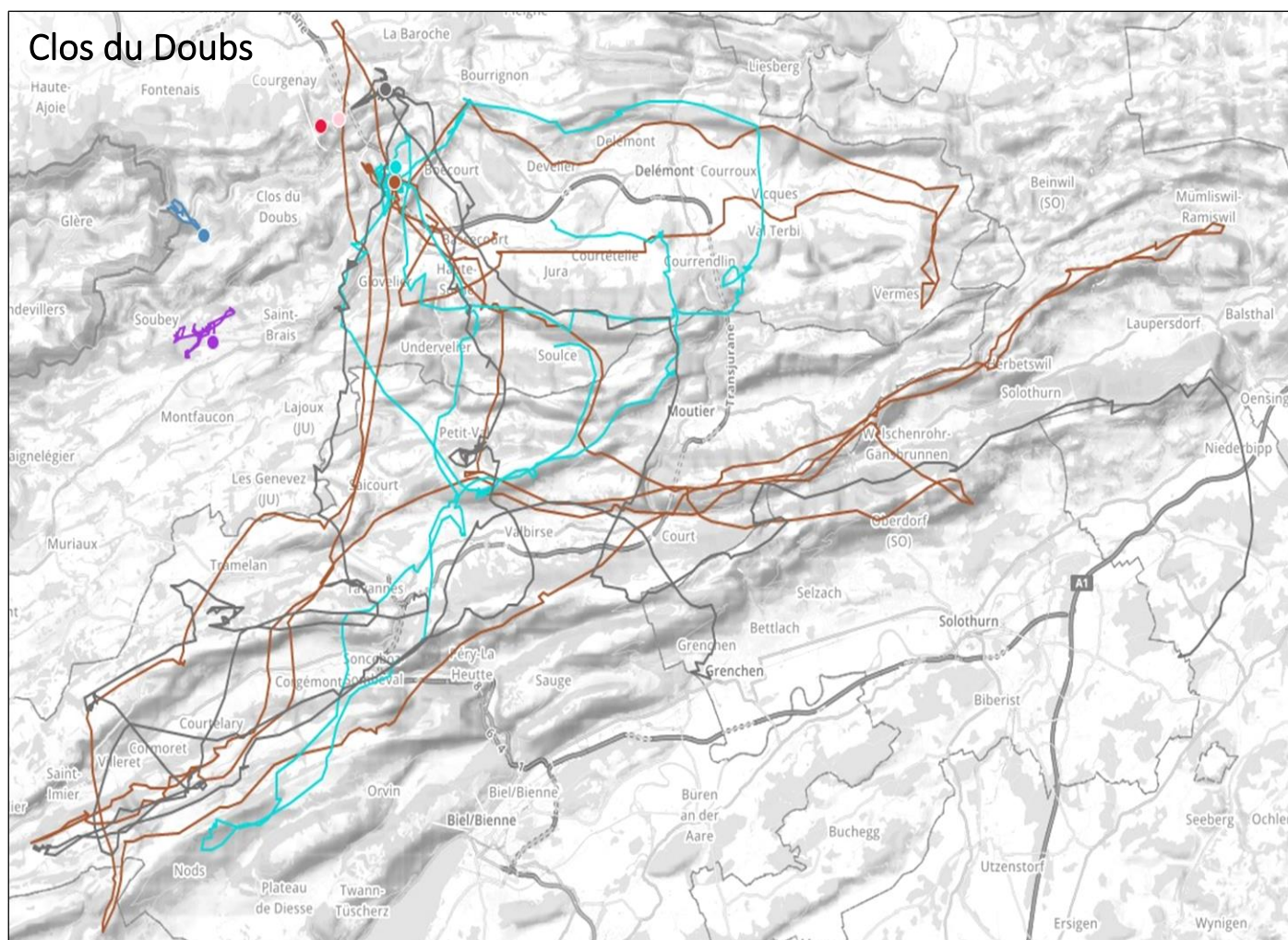
15.05.22 15:14	Florent Schori	P	6.03 km	8.44 p.
----------------	----------------	---	---------	---------

On termine avec les Sairains et son unique vol déclaré par Florent.



Joris Lardon : on pourrait l'appeler « Monsieur Montmelon ». (db)

Des jolis vols pour ce joli site, mais que des allers simples, personne n'a réussi à revenir



Episode 12 : les vérités coiffées par Charlotte...

Par le trou de la lorgnette

Après les deux chlopets Constantin (Eliott et Robin) interviewés par leur père Alexandre, c'est au tour de Charlotte de répondre aux questions perfides de Julien Gogniat à l'enseigne de la rubrique « le non-volant ». Les réponses de la jeune femme établie dans le canton du Valais et qui travaille dans le canton de Vaud sont très intéressants.

Julien Gogniat : qui es-tu ?

Charlotte : Charlotte Schenker, 26 ans ; je vis à Troistorrents, en Valais, et je travaille pour l'association OSEO Vaud, à Vevey.

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

Charlotte : je les croise fréquemment dans les hauts de Montreux quand on part en randonnée du côté de Jaman. Je remarque que c'est une organisation de partir voler ; un bus monte une équipe et redescend. En revanche, j'ai déjà vu des courageux monter à pied sur des sommets ! Je ne doute pas que l'effort est bien récompensé.

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

Charlotte : 15 km/h !

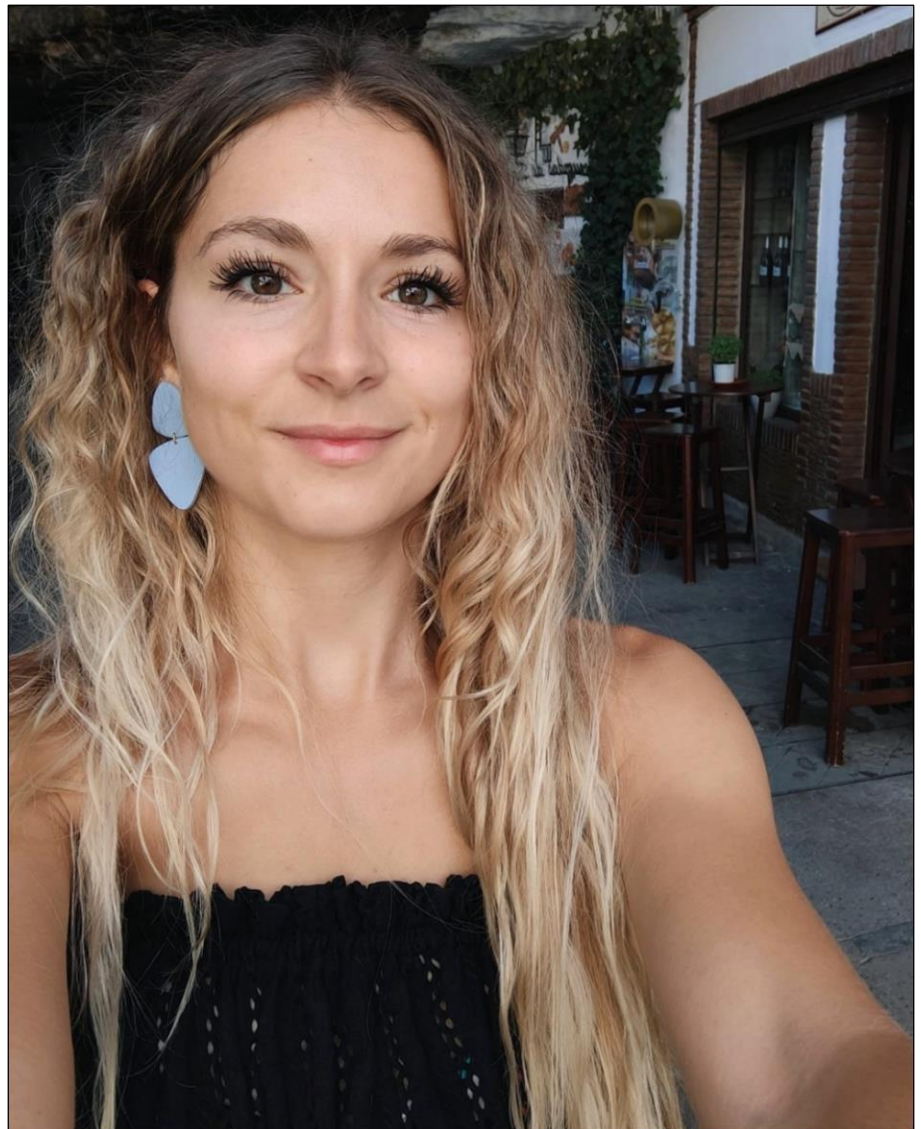
JG : à quelle vitesse vole un parapente d'après toi ?

Charlotte : 20 km/h !

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

Charlotte : plutôt terrienne, mais ça dépend des jours !

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



Charlotte : oui, j'ai déjà entendu parler de leurs vols ou vu leurs vidéos.

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

Charlotte : non, je ne les ai jamais sentis stressés par le vide ; j'ai personnellement le vertige et j'ai eu l'occasion de voler une fois en parapente. Je me suis sentie en sécurité.

JG : et si demain tu allais voler ?

Charlotte : si j'avais congé, oui !

JG : et d'après toi, quelle image a le vol libre dans la population en général ?

Charlotte : une activité qui demande du temps et des moyens, qui ne paraît pas accessible facilement.

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 ?

Charlotte : 112 ?

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

Charlotte : 3000 mètres ?

JG : pas mal, c'est 3050 mètres !

Charlotte : j'ai réfléchi par rapport aux montagnes qu'on voit autour d'eux.

JG : quelle est la différence entre un delta et un parapente ?

Charlotte : le delta a une aile fixe, rigide ?

Propos recueillis par Julien Gogniat



Adrien Meyer et Steve Juvet : ils font de l'acro pour le plaisir et aussi pour progresser. On avait eu le plaisir de les voir à l'œuvre au dernier Graitricks en synchro. (lpe)

De l'acro juste pour se faire plaisir et progresser !

Des étoiles montantes

Ils évoluent dans le même registre que les anciens cadors de Moutier qui ont écrit l'histoire de l'acro en Prévôté. Jeunes brevetés, Adrien Meyer et Steve Juvet se sont lancés dans cette discipline. Ils suivent les traces de leur illustres collègues, Morane Montavon et Christophe Guillet. Portrait de deux jeunes qui ne se prennent pas la tête et qui font de l'acro juste pour se faire plaisir et progresser.

Ils ont tous les deux 31 ans, ont grandi à Bienne et habitent maintenant dans le Jura bernois, mais c'est en 2019 qu'ils se sont rencontrés et ont développé une belle amitié grâce au parapente. **Adrien Meyer** travaille comme horloger en restauration chez Longines à Saint-Imier et **Steve Juvet** travaille dans les ascenseurs (il avait déjà envie de monter). Ils nous ont montré lors du dernier Graitricks qu'ils se débrouillaient franchement bien pour le vol acrobatique synchronisé. Afin de mieux



Au dernier Graitricks en phase d'atterrissage devant un public conquis. (lpe)

faire connaissance avec eux et leur discipline, je suis allée les interviewer sur leurs terres bernoises.

Qu'est-ce qui vous a donné envie de faire du parapente ?

Adrien : le hasard ! J'avais une semaine de vacances de libre en 2017 et j'ai vu sur Facebook une annonce de Morane pour une initiation au parapente. Je me suis alors dit pourquoi pas. Je me suis retrouvé tout seul et j'avais deux instructeurs rien que pour moi ! Premiers gonflages et petits vols aux Golats. J'ai adoré et j'ai passé mon brevet en juillet 2018.

Steve : j'ai passé mon brevet en 2020 et Adrien était aide-instructeur. J'avais fait une initiation au passeport vacances enfant et j'ai toujours voulu voler. Mon grand-père, Maurice Engelmänn, fabriquait des ULM et volait en avion ; ça doit être dans les gènes familiaux que d'avoir envie d'être en l'air.

Pourquoi l'acro ?

Adrien : je n'ai jamais peur en l'air et je pense que faire de l'acro aide à



360 en mode synchro : bravo les artistes ! (lpe)

devenir un bon pilote. Je faisais beaucoup de vols de site et j'en avais un peu marre. J'avais fait deux vols pédagogiques et les sensations avec Morane m'ont conquis. J'ai envie de maîtriser l'aile et de comprendre l'aérodynamisme. L'acro m'a permis d'évoluer rapidement. Je fais aussi des vols de cross. J'ai d'ailleurs réalisé quatre vols de plus de 100 km cette année. J'ai beaucoup appris en observant les autres, aussi en tant qu'aide-instructeur.

Steve : c'est à cause d'Adrien que je fais de l'acro. À la base, j'avais plutôt une attirance pour le cross, mais je m'ennuyais en hiver, alors j'ai donc acheté une aile d'occasion *freestyle*, la même qu'Adrien : une Niviuk E-Gravity. Moi, j'ai eu des gros vracs et je dois bien dire que je me suis fait peur quelques fois.

Adrien : bon, je me suis aussi fait peur une fois... Je réalisais un 360 engagé et j'ai voulu voir ce que ça faisait si je tirais à fond de l'autre côté... Je me suis alors retrouvé en dessus de la voile. On vole avec une B *freestyle* (Niviuk E-Gravity), c'est plus *secure* qu'une vraie aile d'acro.

Suivez-vous l'exemple Montavon-Guillet ?

Adrien et Steve : on n'a pas connu ce duo. Mais Morane m'en a donné l'idée. Comme Steve a la même aile que moi, je lui ai proposé d'essayer. On débute, on s'entraîne, on s'observe. On progresse beaucoup grâce à l'observation de l'autre, on peut expliquer ce qui s'est passé et surtout comment améliorer la figure. C'est rassurant d'être deux.

Vous communiquez comment ?

Adrien : j'en ai vraiment marre de crier en l'air !

Steve : je n'arrive pas à parler à la radio !

Est-ce qu'il y a une Ligue Suisse d'acro ?

Adrien et Steve : oui, mais nous n'en faisons pas partie. Nous ne sommes pas assez compétiteurs dans l'âme. Ce sont des jeunes qui ont débuté à 16 ans. Avec l'âge, on devient plus sage (*là, c'est moi qui prends un coup de vieux !*). Et Steve est jeune papa, on reste prudent.

Comment préparez-vous vos vols synchronisés ? Qui donne le tempo ?

Adrien et Steve : on ne prépare pas. Quand un arrive en face, on part en 360, la difficulté est d'être à la même hauteur. Pour les *wings*, on doit être côte à côte et c'est difficile de s'aligner au départ, puis d'avoir la même amplitude. À chaque *wing*, c'est celui qui est devant l'autre qui donne le départ, donc c'est une alternance. Mais pour être vraiment bons, on devrait anticiper pour pouvoir déclencher exactement en même temps que l'autre, sinon, on a vite une à deux secondes de retard. On s'est dit qu'on voulait essayer de faire quelque chose pour le Graitricks, mais on n'a pas trop eu le temps de s'entraîner. On a tout de même discuté de faire le programme suivant : décrochage, s'éloigner puis revenir face à l'autre pour des 360, et finir par des *wings*. Ça n'est pas évident de faire la figure et de regarder l'autre en même temps ; c'est un *challenge* (*n.d.l.r. : et Adrien me montre comment tourner la tête comme un hibou pour essayer de voir Steve !*).

On n'a pas trop d'intérêt à faire de l'acro seuls, mais à deux c'est vraiment chouette et formateur. Les anciens viennent nous distiller des conseils. Ils étaient au moins six-sept à l'époque et se tiraient en avant. Nous, on est un peu seuls.

Déjà tiré le secours ?

En cœur : jamais !

Steve : j'ai failli ! J'avais la main sur le secours ; j'ai compté jusqu'à trois et mon parapente s'est rouvert. C'était une cascade d'incidents après un décrochage volontaire au Graiterie. Maintenant, je préfère essayer des figures au-dessus d'un lac. On a deux parachutes de secours, dont un dirigeable. Adrien a des mousquetons largables.

Dernière question, quelle est la prochaine étape ?

Adrien et Steve : le brevet biplace afin de pouvoir voler avec nos amis, partager le plaisir du vol libre. Nous aimerions aussi nous procurer du matériel plus léger.

Propos recueillis
par Valérie Groux



Dites donc, c'est encore loin le Barrhorn, semblent de-mander Pierre et Bernard ? (db)



La Cabane de Turtmann, point de chute du premier jour après quatre heures de marche. (db)

32

Quand le Barrhorn est un plaisir au comptant !

Un marche et vol de 3000 mètres

C'est un grand classique : du marche et vol. Et aussi une tradition de fin de saison pour beaucoup d'entre nous. Lorsque l'exercice est décliné en « paralpinisme », c'est encore plus beau. L'expérience a été menée au Barrhorn sous la houlette de Pierre Arn. Et ce fut comme dans un conte de fées.

Du « paralpinisme » ou de l'« alpinisme para » ? On peut raisonnablement se poser cette question, aussi surprenante soit-elle... Légitime à tout le moins en ce qui me concerne. Du « paralpinisme » donc. En clair du parapente et de la marche en milieu montagnard. C'est facilement résumé... Mais derrière ce terme se cache un défi qui peut s'avérer hors normes. Pour les costauds ! Pour ceux qui adorent tutoyer les sommets alpins. Pour ceux qui se sentent à l'aise hors des sentiers battus, quoi qu'il soit préférable de rester sur les itinéraires balisés... Ou encore pour ceux qui cherchent à se surpasser.

Marcher et voler, c'est l'objectif pour beaucoup d'entre nous. Marcher oui, mais longtemps, sur des sentiers parfois hostiles, qui ne permettent pas l'erreur. Et on ne parle



Depuis le sommet du Barrhorn, la vue est exceptionnelle à 360 degrés. Ici, le Bishorn, tout enneigé, qui culmine à 4153 mètres. (db)

pas encore du vol, ce long « glide » qui caractérise ce genre de périple. Du « paralpinisme »... Pour les anciens du VLJ, l'exercice a quelque chose de déjà-vu. On ne parlera pas de routine, mais le marche et vol en terrain inconnu constitue une aventure vécue à répétées reprises. La plus remarquable avait été celle du Mont-Blanc en 2002. Mais pour le néophyte que je suis dans le domaine, c'est assurément un sacré défi à relever entre amis, entre passionnés.

À la baguette : Pierre Arn. Et lui, le « paralpinisme », il connaît ça sur le bout des doigts. Il propose de s'attacher au Barrhorn et ses 3610 mètres. Franchement, le défi me titille... Je me renseigne sur Internet ; c'est la moindre... Et c'est plutôt vendeur.

Voilà ce que je trouve sur la toile, en farfouillant un soir sur ma tablette au fond de mon lit avant de demander l'hospitalité à Morphée : « Il faut dire que c'est « officiellement » le plus haut sommet des Alpes avec ses

3610 mètres, accessible par un sentier balisé sans matériel d'alpinisme. En plus, il se trouve perdu au fond d'une vallée sauvage, avec pour seuls voisins les glaciers et les 4000 mètres valaisans. Rien à voir avec le côté huppé de Zermatt et son Cervin. » Chouette, on pourrait s'en mettre plein les yeux !

Comme je ne suis pas montagnard pour un sou, et c'est même peu dire (mon unique expérience dans le domaine – Tête Blanche qui culmine à 3421 mètres – remonte à 40 ans ; c'était lors d'une course d'école...), cela tombe à pic. Je me renseigne avec le plus grand sérieux, parce qu'une telle aventure ne s'improvise pas. Sur le papier, cela semble plutôt alléchant : grimper à 3610 mètres dans un panorama qui ressemble à un décor de carte postale et s'élaner sous sa voile, c'est le rêve absolu ! Le Graal...

Après un premier report (un vent de 80 km/h était annoncé à 4000 mètres), c'est parti quelques jours plus tard. Pierre est formel : tous les voyants sont au vert selon les différents sites météo qu'il consulte depuis une semaine, même si nous ne sommes pas à l'abri d'une mauvaise surprise. C'est le risque à prendre... Nous sommes quatre sur la ligne de départ et sac au dos avec un équipement complet : Franck Bassin, Pierre Arn, Bernard Cattin et moi-même.

Direction Turtmann ou autrement dit dans notre langue, Tourtemagne, au fond de la vallée du Rhône, à deux pas de l'ancienne piste d'aviation militaire. Nous sommes en Haut-Valais pour cette expédition. Sur le parking de la petite télécabine (Turtmann – Oberems), nous avons rendez-vous avec Raphaël Seuret. Nous savons qu'il vient de se poser avec sa PI2. Il a réussi la performance en solitaire un jour avant nous, puisque son agenda professionnel ne lui permettait de se joindre à nous. Il a le sourire aux lèvres. Le vol, nous dit-il, s'est merveilleusement bien passé, avec un vent de 10-15 km/h au décollage, juste sous le sommet. Nous lui posons quelques questions sur l'état



Petit ravitaillement avant d'entamer l'ultime montée. Il fait bien froid. A chacun son équipement. (db)

du sentier, puisqu'il a neigé une semaine auparavant. Il reste quelques passages avec de la « vieille » neige, mais dans l'ensemble, poursuit-il, cela passe facilement.

Comme je ne suis pas à l'aise avec de gros souliers (à mon âge, mes genoux n'aiment pas trop et se rebellent au niveau des tendons), je demande à Raphaël s'il est raisonnable d'y aller en « simples » baskets. Il me le déconseille : « Il y a quand même quelques passages délicats. Il faut se tenir aux chaînes fixes et certains endroits sont assez glissants. »

Je réfléchis, je me tâte, je me pose les bonnes questions, bref, en fin de

compte, je préfère suivre ses recommandations. Il a davantage d'expérience que moi dans ce genre d'exercice. J'opte donc pour les gros souliers, tout en sachant très bien que j'aurai des douleurs sous les pieds et aux genoux. J'assume ce choix ! À la guerre comme à la guerre...

Télécabine, puis bus sur une petite route étroite et sinueuse : nous arrivons à Gruben (1820 mètres), point de départ de notre périple. Un simple coup d'œil à gauche et à droite permet de constater que la vallée de Tourtemagne est encore préservée et sa nature sauvage me



C'est le sommet pour Franck et Bernard ! (db)



Une aire de décollage sans arbres... C'est large, régulier et finalement pas compliqué du tout avec un petit vent de face. Juste ce qu'il faut. (fb)

rappelle les contrées bien plus lointaines encore vierges de toute civilisation. Le soleil est de la partie. C'est encore mieux pour marcher dans le but d'atteindre la cabane de Turtmann, à 2519 mètres, gérée par la section prévôtoise du Club Alpin Suisse.

Nous optons pour l'itinéraire dit « panorama », avec d'entrée un gros talus de 400 mètres de dénivellation. C'est corsé et nous adoptons un rythme lent. Comme nous sommes tous les quatre équipés d'un moteur diesel, c'est la meilleure mise en route possible. Et comme le fait remarquer Franck : « En montagne, comme le disait mon grand-père, il ne faut jamais dépasser les plus âgés. Sinon tu te grilles. » C'est dit et c'est vrai, puisque Pierre, tel le métronome,

imprime un rythme... montagnard. Après 3 h 45, nous atteignons la cabane et profitons des derniers rayons de soleil pour siroter une boisson. Comme ça fait du bien de savourer ce plaisir après un effort conséquent.

À cette période de la saison, les alpinistes et autres randonneurs se font rares. À table, nous ne sommes que neuf. Nous apprenons qu'un couple de retraités va tenter le lendemain l'ascension du Brunegghorn, à 3821 mètres. Pour les deux amateurs, le réveil sera très matinal.

Après avoir soupé un excellent rôti accompagné d'une bonne purée de pommes de terre, nous tapons le carton, avec plus ou moins de bonheur pour les uns et les autres : un partout et nous filons sous les plumes.

6 h 40 le lendemain, stupeur, il faut enfiler les gants d'hiver et une bonne veste pour attaquer le dernier morceau qui nous amènera au sommet, à 3610 mètres. Certes, le trajet n'est pas très long, mais le raidillon final comporte quelques secteurs à 40%. Il fait donc froid et cela n'empêche pas Pierre de partir en T-shirt et sans gants : « Tu sais, me dit-il, j'ai besoin de refroidir la mécanique, sinon je suis tout de suite en surchauffe. » Le pas se fait plus lent. Le souffle se fait plus épais et les pulsations augmentent. Le Barrhorn est à gauche, tout au fond de la vallée. « Et il se mérite », glisse Bernard Cattin, l'heureux retraité au rythme étonnant de jeune chamois. Et puis, après trois heures, c'est la délivrance ; on atteint le sommet les uns après les autres. C'est l'accolade fraternelle. On se félicite. Reste maintenant à déguster le dessert car comme le dit le dicton... Quand c'est face, ce n'est pas le temps de manger une glace. Surtout qu'à cette altitude, cela peut vite changer.

Nous nous préparons rapidement dans le plus grand sérieux. Le décollage est large. Il y a parfois quelques petites rafales, mais rien de bien inquiétant. Cela promet ! Franck y va en premier. Le plan de vol est clair. Et il est magique. C'est un long glide de 20 kilomètres jusqu'au fond de la vallée du Rhône : 3000 mètres à s'en mettre plein les mirettes. Mais alors aglagla, mes mains sont gelées malgré le port de gants d'hiver.

Nous nous posons après 40 minutes d'un vol extraordinaire à quelques encâblures de l'aérodrome désaffecté de Tourtemagne, assez loin pour ne pas être dans le périmètre de l'héliport. Nous nous congratulons, conscients que nous venons de vivre un moment rare d'intense bonheur.

Nous plions nos aéronefs et reprenons la route. Arrivés à Kandersteg, et pour conclure en beauté, nous prenons la petite cabine d'Allmenalp pour un deuxième vol de la journée. Juste exceptionnel. C'est à refaire !

Daniel Bachmann



Votre serviteur et Pierre Arn, juste après avoir atterri : c'est le bonheur total ! (db)



Le viaduc de Millau : juste extraordinaire ! Un rêve de le survoler ! (rs)

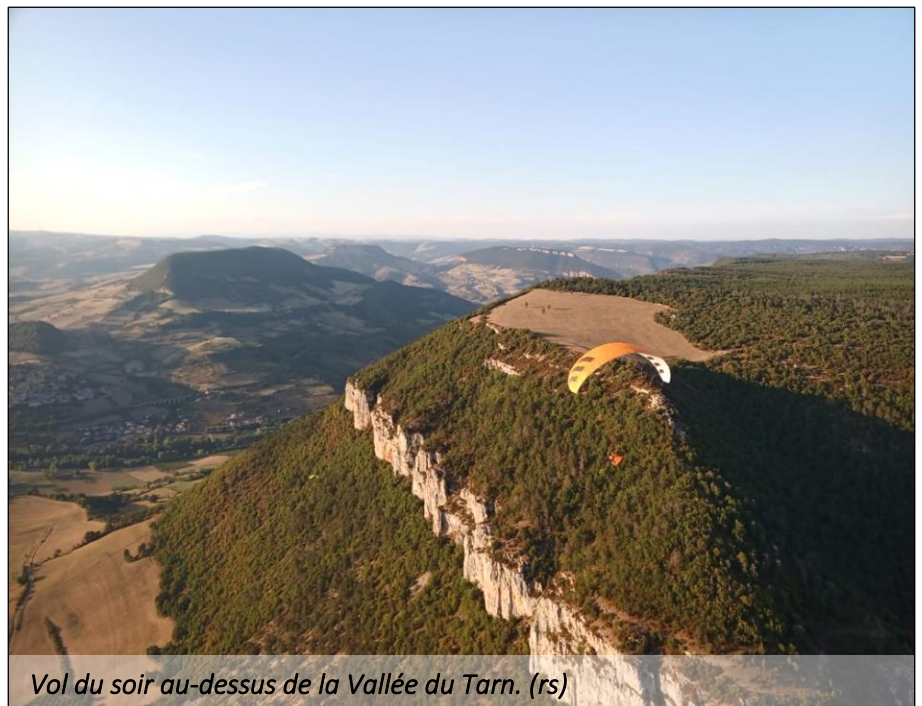
A la découverte des Pyrénées par les airs, évidemment !

La carte postale

Après avoir découvert la Normandie l'année passée, je fais partie d'une petite équipe de quatre parapentistes de l'Arc jurassien qui décide de partir explorer les montagnes des Pyrénées... par les airs évidemment !

Nous partons de mi-août à fin août pour quinze jours de vacances estivales. Deux personnes du groupe possèdent des bus de type « camper – van », qui nous permettent de nous déplacer facilement et de pouvoir ainsi dormir où bon nous semble. Nous nous retrouvons deux semaines avant le départ afin d'organiser notre voyage.

Le but est de rejoindre le centre des Pyrénées et aussi de profiter des différents sites de vols tout au long de notre périple. Deux alternatives s'offrent à nous : commencer notre voyage par Lyon, Clermont-Ferrand



Vol du soir au-dessus de la Vallée du Tarn. (rs)

et prendre la direction du nord des Pyrénées, ou passer par le sud depuis Montpellier et prendre ensuite la direction d'Andorre. La météo va

décider pour nous ! Pour le début de notre voyage – étant donné que plusieurs petites perturbations sont attendues dans le nord de l'Espagne –

, il sera plus judicieux de commencer notre route par le sud. J'ai choisi de vous faire partager quatre régions de vols incontournables des différentes contrées visitées.

Le premier arrêt de deux jours est celui de Millau. Cette grande ville de 22 000 habitants se situe entre Lyon et Toulouse. Elle est surtout connue par la renommée de son énorme viaduc qui surplombe la vallée du Tarn. Ce pont à haubans, d'une longueur totale de 2500 mètres et d'une hauteur maximale de 343 mètres, a été construit à la fin des années 90. Le site de vol le plus réputé de la région se situe au sud-est de la ville de Millau. Les décollages se trouvent au début de la montagne du Pouncho d'Agast et l'atterrissage juste en-dessous, côté nord. Il est possible de s'envoler depuis cet endroit presque dans tous les sens à une distance entre les décollages d'environ 200 mètres.

Lors de notre passage, la direction nord-est était parfaite pour les conditions de vent. Des navettes pour les biplaces sont à disposition, mais nous décidons de monter avec nos bus pour rejoindre le décollage, car il y a des parkings pour passer la nuit. Le premier vol en fin de soirée nous permet de découvrir ce magnifique paysage de Millau au coucher du soleil. Le lendemain matin, la journée est annoncée assez bonne au niveau thermique avec des plafonds vers les 2'000 mètres. Sachant que le déco se situe aux alentours des 850 mètres, les conditions de vols sont tout à notre avantage pour cette première journée de vol.

Le décollage s'effectue vers les 11 h et les prédictions sont bien justes. Au final, c'est un joli vol de trois heures à se balader côté nord-est en suivant la vallée du Tarn avec un retour en survolant le point de départ pour ensuite partir en direction du viaduc. Magnifiques conditions pour apprécier ces contrées et en plus, il n'y a pas beaucoup de parapentistes qui crossent : les airs sont à nous, la grande classe ! En revanche, quand on décide d'aller rejoindre le terrain pour atterrir, beaucoup de biplaces



Survol des lacs dans la région d'Aragon en Pays basque. (rs)

tourment autour dans les airs et il faut se frayer un passage pour faire notre volte d'atterrissage. Après avoir plié nos voiles, il nous faut un peu plus d'une heure pour remonter à pied afin de retrouver nos deux compères qui se reposent. La journée se termine par un majestueux vol du soir de plus de deux heures avec un atterrissage au... décollage pour les plus téméraires.

Prochaine grande étape : Ager, en Espagne, qui se situe à l'ouest d'Ancorre, proche du site d'acro d'Orgagna. Ce site a une orientation de sud-est à sud-ouest. Les vols se font le long d'une longue chaîne de montagnes avec en premier plan un grand plateau. Au pied du site se trouve un camping très sympathique avec son grand champ d'atterrissage. De plus, il propose des

navettes jusqu'au décollage... Que demander de mieux ?

Le lendemain matin, le premier vol a lieu après le petit déjeuner. Le ciel est un peu couvert mais le soleil perce de temps à autre. On attend un moment au déco pour s'imprégner du site. Un léger vent de face fait son apparition et permet notre envol. Plusieurs voiles sont en l'air et on joue à cache-cache avec les nuages. Les conditions sont fortes mais pas violentes du tout : certains nuages dégagent du grésillement sur nos voiles ; on se croirait en hiver ! Ce site permet très facilement des vols dans le bocal. Pour les crosseurs ou les pilotes plus expérimentés, il est facile de prendre dans les airs la direction des deux côtés du décollage et même plus à l'arrière pour les plus téméraires en direction



La région de Loudenvielle et son lac. (rs)

des Pyrénées. Suivant les conditions, les gentils thermiques nous permettent de rester facilement trois à quatre heures dans les airs : magnifiques paysages à découvrir, mais

magnifiques, mais la région la plus majestueuse est celle de Loudenvielle qui se démarque par son petit lac. Cet endroit est en revanche touristique car il offre un cadre des plus

temps en temps en fin de journée. Deux sites de décollage donnent sur la vallée de Loudenvielle : un pour celui d'est le matin et l'après-midi, et un autre ouest pour ceux du soir. La destination de Val Louron et la période choisie pendant nos vacances était la meilleure par rapport aux conditions météo des deux jours passés dans cette région.

Les thermiques annoncés étaient relativement bons pour faire le tour de la vallée, mais les plafonds n'étaient pas super hauts pour aller côtoyer les montagnes du centre des Pyrénées. C'est un décor des plus impressionnants, avec en face, sur l'autre versant de la montagne, le spectaculaire aéroport d'altitude de la station de ski de Peyragude. Endroit mythique pour les fans de James Bond 007 « *Demain ne meurt jamais* » avec sa piste de décollage en dévers : toujours magique de survoler ce genre de spot !

37



Petit arrêt entre les Pyrénées et le Puy de Dôme. (rs)

beaucoup plus arides que la région de Millau.

Nous remontons maintenant dans les entrailles des Pyrénées françaises, avec trois sites répartis sur trois vallées parallèles différentes : Bagnères de Luchon, Loudenvielle et Saint-Lary-Soulan. Tous les trois sont

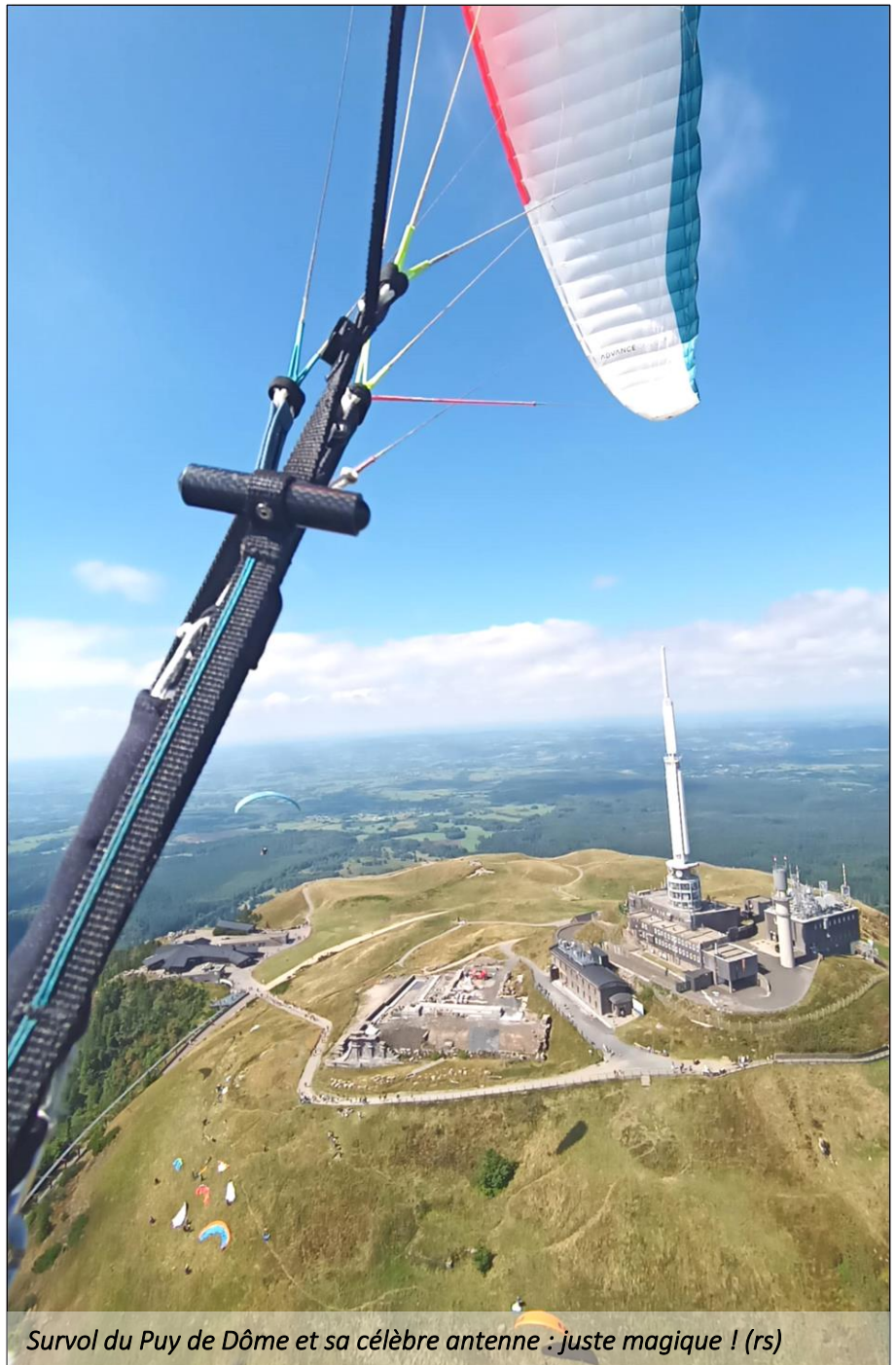
splendides qui ressemble à nos Préalpes suisses. Randonnée, VTT, vélo de descente et beaucoup d'autres activités telles que le parapente sont proposées. Pour le milieu de nos vacances, le centre des Pyrénées était le bon choix : grand soleil tous les matins avec un orage de

À la suite du changement annoncé de météo, notre passage dans les Pyrénées va se terminer par un petit crochet dans l'incontournable ville de Lourdes. Sur le chemin du retour, il fallait absolument prendre le temps de s'arrêter quelques jours dans la région tant réputé pour le

parapente du Puy-de-Dôme. Il se situe dans le Massif central du parc naturel régional des volcans d'Auvergne et à une quinzaine de kilomètres de Clermont-Ferrand. Pour accéder au sommet, il y a deux possibilités : soit à pied au sud par un petit col ou soit par le train depuis la gare côté est. Pour les quelques jours passés sur place, nous sommes montés les deux fois à pied. Il faut compter 1h30 le long d'un grand sentier aménagé avec des marches pour un dénivelé de 400 mètres. Tout en montant et en prenant de l'altitude, on découvre au fur et à mesure ce majestueux paysage de montagnes volcaniques. Une gigantesque antenne coiffe le sommet. Des décollages sur de l'herbe sont possibles dans toutes les directions ce qui offre la possibilité de se mettre dans les airs par tous les vents. Nous avons utilisé les décollages nord et sud-est lors de nos envois et les conditions étaient parfaites pour tenir plusieurs heures dans les thermiques.

Comme c'est un site très accessible et très prisé, il y a beaucoup de monde au déco, mais une fois en l'air, il est possible de se décaler sur les différents volcans pour ne pas tous se regrouper dans le même thermique. C'est nettement mieux pour la sécurité... En prenant un peu d'altitude, la ville de Clermont-Ferrand est juste à nos pieds (attention à la TMA de l'aéroport). Derrière nous, on distingue toutes ces étendues de collines de volcans qui sont vraiment magiques !

Pour dormir, beaucoup de campings sont à disposition avec des autochtones forts sympathiques. Petite anecdote : lors de mon premier vol sur place, lors d'une transition depuis le Puy-de-Dôme, n'ayant plus de thermique pour arriver à destination, j'ai dû atterrir dans un petit champ. Je n'ai pas eu le temps de plier ma voile qu'une voiture arrive sur place. Son conducteur, un pilote local, m'avait vu dans les airs et me poser le long de sa route. Il m'attendait pour me ramener au camping.



Survol du Puy de Dôme et sa célèbre antenne : juste magique ! (rs)

Ce site du Puy-de-Dôme est la dernière destination de vol de notre périple.

Je vous ai décrit quatre régions très intéressantes pour voler : elles sont extrêmement différentes tant au niveau des paysages, des couleurs, des rencontres avec les pilotes locaux et des vols... avec les nombreux rapaces !

Durant notre périple, nous avons aussi découvert des sites de vols beaucoup plus petits qui ressemblent plus à nos collines de l'Arc jurassien qui sont tous autant magiques les uns que les autres et qui

permettent un dépaysement des plus fous.

De retour en Suisse, nous garderons de ce voyage comme une grande aventure à quatre personnes avec ses caractères, son niveau de vol, et ses motivations bien différentes : la force du groupe était le partage de la même passion, le parapente !

Chacun de nous a ramené avec lui des images plein la tête de tous ces paysages idylliques et de magnifiques souvenirs de toutes ces soirées à contempler le ciel se coucher au milieu de nul part.

Raphaël Seuret

Edel : 1000 vies autour d'une même passion, le vol !

La grande interview

C'est un personnage incontournable du VLJ. Et c'est surtout un homme attachant, comme on les aime. On veut bien évidemment parler d'Edel Schwery. Dans sa vie de libériste, il a presque touché à tout. Il a même construit des Pulma (une aile delta équipée d'un moteur) de ses propres mains. Aujourd'hui, l'homme de 69 ans s'est bien assagi. Il fait du parapente depuis quinze années. C'est la grande interview de cette édition.

Le Mont 50, à Courtételle : c'est à cette adresse que j'ai rendez-vous avec mon interlocuteur pour cet entretien. Deux secondes seulement après avoir pressé sur la sonnette d'entrée, la porte s'ouvre. Je suis attendu en toute amitié. Edel arbore un large sourire. Je prends place à la grande table en bois massif de la salle à manger.

Son épouse Dominique est également présente. Elle aussi fut étroitement liée au milieu du vol libre. Pour les plus jeunes d'entre nous, il n'est pas vain de rappeler qu'elle a été la première femme deltiste du VLJ ou plutôt du Delta-Club Jura à l'époque. C'est dire si elle connaît, elle aussi, la musique sur le bout des doigts... Une petite bière pour nous les hommes et un verre de rosé pour Dominique en guise d'apéro : c'est parti pour les questions.

Edel ou plutôt l'Edel. C'est en fait un diminutif de son vrai prénom : Edelbert. Et il faut accentuer la dernière lettre si je comprends bien. « Pourquoi m'a-t-on appelé Edelbert ? J'avais un oncle en Haut-Valais qui portait déjà ce prénom. C'est d'ailleurs l'oncle que j'appréciais le plus. Quand j'étais petit, je devais à chaque fois épeler mon prénom. Je trouvais cela difficile. Alors j'ai opté pour Edel et c'est resté comme ça. »

S'intéresser de la sorte à son prénom, c'est en fait se plonger dans ses origines familiales. Edel est né dans le canton de Vaud, à Mex plus précisément, le 15 juillet 1953. Il est donc dans sa 70^e année. « Mes parents étaient Alémaniques.



Edel adolescent, tout endimanché, cravate et même avec des cheveux... (es)

Mon père venait de Bitsch, en Haut-Valais, dans la région de Riederalp, et ma mère était originaire de l'Oberland bernois. À l'époque, elle était allée travailler à Bitsch est c'est là qu'elle a connu son mari. Mes parents étaient agriculteurs. Je suis donc un vrai fils de paysans. Ils ont exploité une ferme à Mex jusqu'en 1957. »

La famille Schwery vient alors s'installer dans le Jura, à Courgenay, où elle reprend un petit domaine agricole : « Je ne sais pas pourquoi ils sont venus s'établir dans le Jura à l'époque. Mes parents ont probablement eu une opportunité de changer d'orientation. À l'époque, mes parents parlaient uniquement l'allemand en famille. En fait, j'ai appris le

français à l'école à Courgenay où j'ai passé mes neuf années obligatoires. Je l'avoue, il y a eu des hauts et des bas dans mon parcours scolaire. »

Alors, Edel, c'était comment la vie de famille ?

Nous étions six enfants, nés en onze ans d'intervalle. C'est dire si mes parents n'ont pas chômé... Trois filles et trois garçons. Mes sœurs sont toutes plus âgées que moi, de même qu'un de mes frères. Je suis donc l'avant-dernière de la « nichée ». La vie était dure. Nous étions tous mis à contribution par nos parents. Les filles s'occupaient un peu moins des travaux à la ferme que nous les garçons. On faisait de tout : des pommes de terre, des betteraves. On



40

Les joies du vol libre : le delta d'abord et puis le parapente. (es)

vendait toute notre production en direct aux commerçants de la région. Et bien évidemment, on possédait un troupeau de vaches laitières. C'était une autre époque.

Si je comprends bien, tu as baigné dans le bilinguisme depuis ta plus tendre enfance, n'est-ce pas ?

Oui, c'est le cas. Avec mes frères et mes sœurs, on était certes scolarisés en français, mais en famille à la maison, on s'exprimait presque exclusivement en allemand. Mon père ne faisait pas trop d'efforts pour parler le français. En revanche, ma mère a rapidement progressé. Je dois bien reconnaître que cela m'a rendu beaucoup service de pouvoir m'exprimer dans les deux langues, notamment par la suite au niveau professionnel.

Revenons à ta jeunesse. Qu'as-tu fait à la sortie de l'école ?

J'ai entrepris un apprentissage de mécanicien automobile chez Perrot Duval SA, à Saint-Ursanne. À l'époque, mon employeur possédait plusieurs garages dans le Jura. Je conserve d'ailleurs de très bons souvenirs de ma formation professionnelle de quatre ans. Comme je n'avais pas de voiture à l'époque, je me déplaçais uniquement en train pour aller au boulot. Et depuis la gare ferroviaire de « Saintu », il me fallait environ trente minutes à pied pour arriver sur mon lieu de travail. Une fois encore, j'ai traversé des périodes difficiles à l'école professionnelle. Franchement, les bancs d'école, cela n'a jamais été mon truc. Et je pèse mes mots ! Ça, c'était au début des années 70. C'était d'ailleurs une très belle époque !

Tu as même été indépendant un moment après ton apprentissage, est-ce vrai ? Avec, semble-t-il des aventures épiques ?

Tout à fait ! Et aujourd'hui, cela me fait encore sourire. Avec un copain, le Michel Comment, on avait repris un garage. Mais on était de vrais amateurs dans la gestion de notre *business*. Quand on gagnait 200 francs, on fermait le garage et on allait faire la grande vie ! Cela a duré ce que cela a duré, comme le dit l'expression, c'est-à-dire pas très longtemps.

Jura où j'ai aligné les petits jobs avant d'aller apprendre la serrurerie chez Eric Houlmann, à Courgenay. J'en rigole encore : il était complètement taré, il n'arrêtait pas de gueuler. Après deux années, j'en ai eu marre et je m'en suis allé. J'ai ensuite été engagé à Bassecourt, à l'usine Stalla SA pendant neuf années. J'étais en charge de la livraison des meubles chez les clients. J'ai ensuite travaillé pendant deux ans chez Vopor, à Develier. C'était le spécialiste de la confection d'éléments préfabriqués pour la construction de maisons. Je me chargeais des livraisons. C'est d'ailleurs à cette époque que j'ai connu une femme avec laquelle j'ai eu une fille, Christelle, qui est malheureusement décédée il y a quelques années des suites d'une maladie. Après Vopor, j'ai été engagé par Schaublin, à Delémont. Et après, c'est un coup de destin... J'ai croisé Matou sur la terrasse de l'Espagne, à Delémont. Il buvait l'apéro avec ses collègues de chez Tibo. Dans la discussion autour d'un bon verre, j'ai appris que Tibo était à la recherche d'une personne pour s'occuper de la maintenance des photocopieurs. Ils m'ont alors demandé si je serais d'accord d'apprendre ce job. J'ai répondu par l'affirmative et l'affaire s'est conclue autour d'une fondue. Et c'est ainsi que j'ai passé 29 années chez Tibo jusqu'à ma retraite.



À la découverte de magnifiques paysages sous son delta. (es)

Et quelle a été la suite de ton parcours professionnel ?

Je suis ensuite parti en Suisse allemande avec un copain pendant une année à Zurzach, aux Forces motrices argoviennes. Puis je suis revenu dans le

Valaisan d'origine, issu de parents allemands et qui a grandi avec la Question jurassienne pendant de longues années en vue de la création du canton du Jura. Comment as-tu vécu ces moments d'histoire ?



Les anciens vont rapidement reconnaître Edet et Dominique sur cette photo. Edet est en position debout, tout à gauche. Quant à Dominique, elle porte fièrement le numéro 4 au centre de l'image. (es)

Quand j'étais domicilié à Courgenay avant de m'établir ensuite à Bassecour, c'était en effet les années de braise. Je faisais partie des Becktel's. En clair, c'était une équipe de copains de Courgenay et d'Ajoie. On organisait des sorties, mais vraiment des bonnes sorties. C'est dire si j'ai grandi avec la Question jurassienne et j'ai vécu de très près la création du canton du Jura. J'ai d'ailleurs une petite anecdote à ce sujet. À l'école, mon professeur de l'équipe, un certain Michel Cerf, faisait de la propagande pour le Jura, ce qui ne plaisait que très moyennement à mon père, alors que ma mère était déjà très pro jurassienne. À l'époque, il y avait beaucoup de familles germanophones à Courgenay et même dans toute l'Ajoie. C'est assez drôle de te dire qu'une bonne partie de mon entourage de l'époque était convaincu que je voterais contre le Jura. J'ai donc perdu quelques copains. C'est comme ça.

Et puis le virus du vol libre t'a en quelque sorte contaminé. Peux-tu nous raconter comment se sont déroulés tes débuts dans le milieu ?

Sur mon lieu de travail, j'ai rencontré un certain Didier Jeambrun. Il pratiquait le delta et il m'en parlait souvent. Comme il a vu que je n'étais pas insensible à

cette activité, il m'a proposé de l'accompagner sur différents sites où il allait voler. C'était d'ailleurs très souvent à Boécourt. Et si mes souvenirs sont bons, c'était en 1978, en plein développement du Delta-Club Jura. Quand je voyais Didier voler avec ses copains, cela m'impressionnait. J'avais les yeux grands ouverts. Et cela me donnait envie de commencer. J'ai alors sauté le pas. J'ai donc suivi les cours d'Etienne Chavanne et Mario Bulloni, les deux instructeurs de l'époque. Je me souviens encore très bien de mon premier saut de puce d'une dizaine de mètres sous une aile. C'était aux Golats, à Moutier. C'était magique ! Quelles sensations formidables !

Et il y a eu ensuite ton premier grand vol qui ne s'est pas trop bien passé, n'est-ce pas ?

On se retrouvait en effet tous les samedis et dimanches à Moutier pour faire de la pente école. C'était la formation de base nécessaire avant d'envisager un grand vol. Mon premier grand vol, je l'ai donc réalisé à Vicques et je m'en souviens très bien. Après avoir décollé correctement, j'ai décroché avec, consécutivement à cette erreur de pilotage de débutant, un retour à la pente. Je me suis quand même sérieusement blessé

au bras et cela m'a mis à l'arrêt pour un certain temps pour ne pas dire un temps certain... C'était parti très fort ! J'ai eu un plâtre pendant plusieurs mois et cela m'a bien embêté au quotidien.

Convalescent, cela t'a permis de découvrir quand même d'autres activités aériennes. Raconte un peu...

En effet, alors que j'étais convalescent, j'ai connu des gens qui pratiquaient l'ULM « deux axes » en France. C'était une espèce de petit avion en tube recouvert avec de la toile. C'était très rudimentaire comme machine à l'époque. J'ai découvert ça en 1986 et c'était du côté de Morteau. Une fois rétabli de ma blessure au coude, j'ai donc entrepris une formation d'ULM « trois axes » avec, toujours en tête, de reprendre mon brevet de delta. Pour la petite histoire, je n'ai pas réussi à aller au bout de ma formation d'ULM. La raison ? Le formateur avait subitement disparu et je n'ai jamais su pour quelles raisons exactement.

Donc retour au delta, c'est-à-dire à la case départ. Et là, tout s'est accéléré...

C'est ça ! Je me suis remis au delta avec Frédéric Mattenberger, dit Popov. On l'affublait de ce sobriquet parce qu'il conduisait une Lada. Et à l'époque, détenir une Lada, c'était un réel prestige.



L'ULM, encore une activité... à la couleur grise, surtout en Suisse... (es)

J'ai finalement réussi mon brevet après moult péripéties. Dans ce sens, il faut comprendre que nos moniteurs ne voulaient plus nous couvrir vu qu'on volait au noir. L'examen s'était déroulé le 27 août 1987 (*n.d.l.r.* : *Edel est même allé chercher son vieux brevet au fond de son sac de parapente*) à Soulcie et l'expert était Pascal Balet.

Et deltiste breveté, à l'époque, ce n'était pas rien, n'est-ce pas ?

Il ne faut pas exagérer non plus. Mais à l'époque, c'était très tendance de faire du delta dans le Jura. J'ai donc connu toute cette grande famille de deltistes de Courfaivre. Il y avait aussi les Moutier. Le Matou, l'Odon, le Klötzl, le Chavanne, le Rufi, le Meneghelli, le Zig et bien d'autres encore que j'oublie de citer. C'est d'ailleurs là que j'ai connu ma femme Dominique. On se croisait beaucoup lors des nombreuses sorties du Club.

C'est à présent son épouse Dominique qui prend la parole...

J'ai été la première femme à faire du delta dans le Jura. J'ai commencé en 1980. Je volais déjà depuis un moment quand Edel a commencé le delta. Et c'est comme ça que l'on a appris à se

connaître en se côtoyant sur les différents sites de delta de la région. Nous nous sommes mariés en 1991 et j'ai été la maman de cœur de sa fille Christelle qu'il avait eue d'une précédente union. J'ai toujours considéré Christelle comme ma propre fille. Et nous avons eu le bonheur d'accueillir Aude dans notre famille, qui est née en 1994.

Edel, tu dis souvent que le delta a été pour toi une belle école de vie. Peux-tu nous en dire un peu plus ?

C'est vrai et j'aime bien le répéter. Le delta m'a permis de m'épanouir et cela m'a ouvert de belles opportunités dans la vie au sens large. On a effectué des sorties magnifiques, dont quelques-unes mémorables en Italie, en Autriche et bien sûr à Annecy.

Et puis, tu t'es mis en tête de mettre un moteur derrière ton delta...

Oui, de fil en aiguille, j'ai connu André Cattin, qui pratiquait le delta et suivait sa formation ULM. Il nous a mis le fil à la



La structure de base du Pulma : de la belle mécanique à l'époque. (es)

patte et nous a entraînés dans son délire. Nous avons donc suivi une formation à Gray, du côté de Beaune. C'était assez drôle quand même : au moindre coup de vent, même très faible, il arrêta tout. Cela nous a énervés et lors de notre examen théorique qui se déroulait à Dijon, on a croisé un autre moniteur. Il s'appelait Christian Mischatz. Il nous a proposé de terminer la formation avec lui, dont le Gérard Doutaz, l'Alain Beuret et moi-même. Mischatz était un phénomène. On l'appelait Monsieur Ricard. Il en consommait dès le matin. Après avoir terminé notre formation, on a décidé d'acheter un ULM, mais à l'époque déjà, c'était un gros investissement. On était trois : Gérard, Alain et moi-même. On a déboursé plus de 35'000 francs pour l'acquisition de cet engin volant qui correspondait à nos souhaits. La transaction s'est en quelque sorte faite dans l'urgence, puisque le vendeur voulait une décision rapide de notre part.

Être propriétaire d'un ULM en France et ne pas pouvoir voler en Suisse pour des questions de législation, voilà qui ne simplifie pas la donne...

Comme il n'était pas possible de voler dans notre pays, on a ramené l'appareil à Vieux-Ferrette, en France voisine. On s'est alors inscrits dans le club local : 50% étaient suisses. À l'époque, on volait beaucoup et on organisait des vols avec des passagers pour les balader et leur faire découvrir notre Jura par les airs. On se permettait des petits survols de notre région. D'un point de vue légal, on avait juste l'autorisation de venir en Suisse dans un rayon de 5 kilomètres. Ensuite, j'ai cassé l'appareil. J'ai payé mes dégâts et je me suis retiré de l'association.

Et ensuite, tu t'es encore lancé dans une autre nouvelle aventure. Peux-tu nous raconter ?

En effet, lors d'une sortie en ULM avec Gérard Doutaz, on a découvert un autre engin : le Pulma. En résumé, c'était un delta équipé d'un chariot motorisé avec une hélice. On a trouvé ça fascinant et on s'est dit que l'on voulait en fabriquer en Suisse. On a donc trouvé des ailes chez Housi Bollinger, à Nods. Il fallait tout faire soi-même. On est arrivés à construire des appareils qui volaient très bien et qui possédaient même un train d'atterrissage rétractable. On avait même eu l'honneur d'être félicités par une revue française pour notre imagination. Matou s'était joint à nous. Il avait



Edel et Dominique : un petit apéro mérité ! (es)

construit un même appareil, mais il ne l'avait jamais vraiment volé.

Comme l'ULM, le Pulma était interdit en Suisse. Comment faisiez-vous à l'époque pour braver l'interdit ?

L'activité était en effet prohibée en Suisse. Gérard Doutaz avait obtenu une dérogation de l'Office fédéral de l'aviation civile en qualité de constructeur dans le cadre de ses activités professionnelles. Il décollait depuis le terrain de Sur Chau, à Courtételle. Pour la petite histoire, on avait même fondé un petit club, l'Apulma Jura. Notre activité a duré environ cinq années. Et puis, un

jour, j'ai décidé de mettre un terme à ces vols illégaux. J'étais allé assez loin dans ce domaine et il fallait que j'arrête mon cirque. S'il y avait eu des pépins, cela aurait coûté très cher à ma famille.

Et puis, le parapente est entré dans ta vie. C'est même rapidement devenu une grande passion, n'est-ce pas ?

Avec mon ami Matou, on a longuement réfléchi. On ne faisait plus d'ULM et plus de delta non plus : il fallait faire quelque chose d'autre. Donc on s'est mis au parapente chez Fredo. On était à nouveau comme des gosses. On pouvait ainsi prolonger les années glorieuses du delta



Tout est dans le style et le bruit... (es)

sous une autre voile. C'était grisant et on a passé tous les deux le brevet en 2008. Quinze années après mes débuts, j'ai toujours autant de plaisir à voler. Je ne suis pas un pilote de cross en tant que tel, mais j'aime beaucoup faire quelques kilomètres le long de nos crêtes.

Tu voles une Advance Epsilon 7. Que peux-tu nous en dire ?

C'est un parapente de catégorie moyenne qui a déjà quelques années (n.d.l.r. : Advance a sorti la 10^e version, intitulée DLS). Je ne pense plus investir dans une nouvelle voile. Elle me convient très bien. Et ce n'est pas maintenant que j'ai envie de prendre des risques. Je me sens très bien avec ce parapente.

Bientôt quinze années de vol. On peut imaginer de nombreux vols qui ont marqué ton esprit...

Ce qui reste en premier lieu dans mon esprit, ce sont les sorties du Club à Ancey. C'est un des sites que j'ai le plus apprécié. Dans le Jura, il y a de très bons sites. J'adore particulièrement voler à Courfaivre. En plus, c'est tout près de chez moi. En fonction des conditions météo, ce site permet de réaliser de très jolis vols jusqu'au coucher du soleil dans un fabuleux panorama et une ambiance extraordinaire. Et bien sûr, il y a aussi Boécourt. C'est un grand classique !

**Propos recueillis
par Daniel Bachmann**

Il va lutter jusqu'au bout et profiter un maximum !

Notre ami Edel n'est pas du genre à cultiver les tabous et encore moins à esquiver les questions sur sa santé. Il savait bien qu'en acceptant cette longue interview, je me permettrais de lui poser des questions pudiques sur ce sujet. Un cancer du poumon lui a été diagnostiqué il y a une année et depuis, son quotidien n'est plus le même.

« Avec Matou, on a décidé une fois de faire un tour de Suisse avec nos VTT électriques. Il fallait absolument qu'on le fasse. Si mes souvenirs sont bons, nous avons commencé cette aventure le 5 juillet 2021. Chacun avait son matériel dans une petite remorque. Nous sommes partis 14 jours au total : le Rhin, Coire, plusieurs cols (l'Oberalp, la Furka notamment), le Valais, Yverdon, La Chaux-de-Fonds et retour au point de départ, Courtételle. J'ai bien senti que j'avais une fatigue anormale au terme de ce périple. J'avais de la peine à respirer et dans un premier temps je pensais juste avoir pris froid. Mon épouse m'a quand même conduit aux urgences à Delémont. On m'a diagnostiqué une pneumonie avec de l'eau sur les poumons. On m'a alors prescrit des médicaments tout en me conseillant d'aller voir un pneumologue. J'y suis allé et on m'a dit que c'était plus grave. J'ai donc passé une série d'examens approfondis à Bâle et c'est là qu'on a décelé un cancer des poumons. La maladie était déjà à un stade avancé. La guérison est donc impossible. Et pourtant, je n'ai jamais fumé de toute ma vie. »

Depuis, Edel prend des médicaments pour que son cancer se stabilise. A l'heure actuelle, cela lui permet d'avoir une vie quasi normale, hormis le souffle : *« Le poumon gauche ne fonctionne plus. J'ai donc dû réduire mes nombreuses activités. Si je peux encore vivre comme ça pendant quelques années, je signe tout de suite. Et si c'est plus, c'est le bonheur. Du coup, avec mon épouse Dominique, on a décidé de profiter de chaque instant que la vie nous donne. On a donc fait l'acquisition d'un camping-car et on essaie de voyager le plus souvent possible. Je pratique encore un peu le vélo et de la marche, mais à mon rythme. Même si je suis très conscient de la situation, je reste positif. »*

Edel ne le cache pas : cela a été très difficile à encaisser : *« Il faut se faire une raison et se dire que cela peut arriver à tout le monde. Je continue à vivre en essayant de faire abstraction de cette maladie. Mais ce n'est pas facile tous les jours. »* Courage ! Sois fort ! Le VLJ est avec toi et il le sera toujours ! (db)