

LA PLUMIE

Juillet 2023

Le VLJ s'en va comme d'habitude du côté de Cavallaria
Malgré les conditions météo « pourries », il y avait une bonne ambiance !

Dossier : pourquoi changer de voile ?

Ils sont nombreux à vouloir vivre de nouvelles expériences

Le brevet, c'est bien, mais comment évoluer par la suite ?

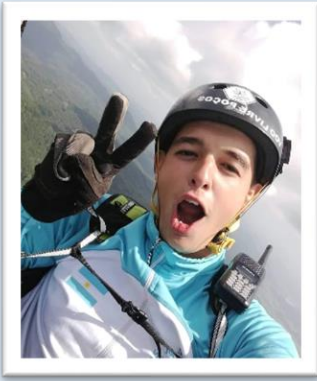
Marie et Arnaud nous livrent leur impressions et leurs doutes

Fred Lovis : 22 ans au comité de la FSVL

Une aventure hors du commun au plus haut niveau de la Fédération !

Journal interne du Club Vol libre Jura, www.vollibrejura.ch

(Deux parutions par année)



*Éditorial signé
Julien Gogniat,
membre du comité
de rédaction
de La Plume*



Salut les oiseaux !

Alors que nous sommes au cœur de l'été après un printemps qui a eu énormément de peine à décoller et qui nous a toutes et tous cloués au sol pendant de longues semaines, les plumistes se lancent pour vous parler des aventures incroyables qui se déroulent dans le ciel du VLJ. Et d'ailleurs, aussi ! Depuis quelques mois déjà, nous avons entamé une saison pleine de promesses et d'excitation.

Quand on lève les yeux vers l'horizon, on assiste à des vols qui défient toutes les lois de la gravité. On se sent pousser des ailes et on part à la conquête de sommets toujours plus hauts. Imaginez-vous survoler des pics majestueux de plus de 4000 mètres d'altitude, effectuer la traversée du glacier d'Aletsch ?

Ou encore survoler Konkordiaplatz, le Mont Blanc, la Dent Blanche, le Grand Combin et bien d'autres sommets emblématiques ? C'est à notre portée... d'aile. Grâce aux températures caniculaires et, pour cette année, à l'effet d'El Niño, ces vols légendaires sont des réalités palpitantes. 2023 sera plein d'opportunités !

Mais attention, il faut rester vigilants ! Les conditions météorologiques estivales nous réservent bien des surprises.

La Plume a d'ailleurs interrogé à ce sujet quelques pilotes d'expérience du Club (c'est à lire en pages 15 à 17). Les courants thermiques puissants et les vents ascendants nous emmènent dans une danse aérienne, mais il faut aussi savoir composer avec les pièges d'une atmosphère trop instable. C'est là que réside toute la beauté du vol libre : savoir jongler entre l'excitation et l'interrogation, entre la maîtrise et l'humilité.

Le vol libre, c'est bien plus qu'une simple pratique sportive. C'est un véritable hymne à la liberté et au plaisir à l'état pur. C'est une occasion unique de se reconnecter avec la nature et ressentir la symbiose avec l'environnement qui nous entoure. Alors, prenez le temps d'admirer les paysages époustouflants qui défilent sous vos pieds et vivez l'instant présent comme jamais.

Alors, les oiseaux, profitons de cette saison estivale pour vivre des aventures inoubliables dans les airs. Partons ensemble à la découverte de nouveaux sommets, repoussons nos limites et partageons notre amour pour le vol libre au sein du VLJ.

Prêtes et prêts à prendre votre envol ?

Vive le VLJ !

50^e du VLJ : un comité d'organisation a été mis en place

Eh oui, les rumeurs que tu as entendues sont fondées ! Un comité pour l'organisation du 50^e du Club Vol Libre Jura s'est formé et regroupe Pierre-Alain Steiner, Bernard Guillet, Matou, Nicolas Tatti, Julien Gogniat, Adrien Kunysz et Virginie Aubry. Nous nous sommes déjà retrouvés quelques fois pour vous concocter un évènement de folie : une journée sportive suivie d'une soirée qui réglera tes papilles et ton ouïe ! Tu peux d'ores et déjà réserver la date du **samedi 5 octobre 2024**.

Tu recevras au fur et à mesure d'autres informations par le Club et par notre campagne de recherche de sponsors qui débutera cet été. Un évènement de folie ?! Oui, et la folie, ça se paye ! Le VLJ aura donc aussi un stand sur la fête du village de Courroux du 26 au 28 août 2023 ainsi qu'en 2024. On compte sur toi pour le montage/démontage et le service bien sûr ! Tu as mal au dos ? Tu n'aimes pas être derrière un bar ? Pas de panique ! On nous a demandés d'avoir une petite offre gourmande sur le stand, tu pourras donc nous révéler tes talents de pâtissier.

De notre côté, on a plein d'idées et on est au taquet ! On a vraiment besoin de ton aide à différents moments pour la réalisation de ce bel évènement, alors t'es motivé ?

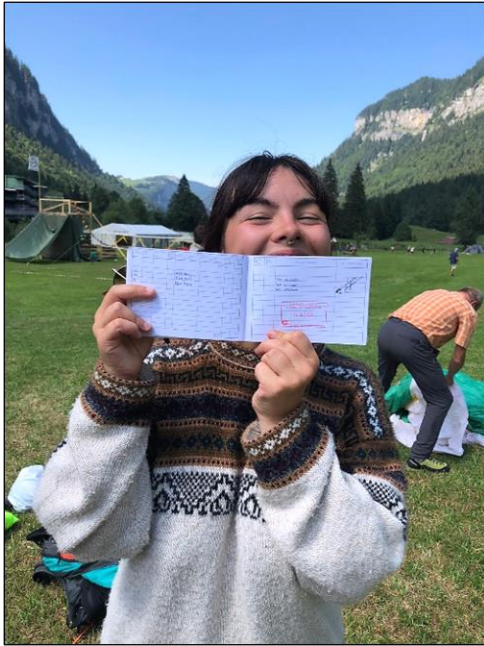
Pour son comité, Virginie Aubry



Deux nouvelles jeunes plumes au comité de rédaction

Penser à l'avenir... Et aussi imaginer celui de *La Plume*, notre journal, et surtout le vôtre. Et c'est très important. C'est pour ça que le comité de rédaction de ladite gazette a l'honneur d'accueillir deux nouvelles plumes, deux écritures fraîches et forcément bienvenues, qui signent leur premier article en pages 13 et 14.

Honneur à la gent féminine, en l'occurrence Marie Schindelholz. Elle nous vient de Boécourt et a vu quantité de voiles lui passer au-dessus de sa tête dans sa jeunesse, presque toute sa vie... 23 ans et aussi une

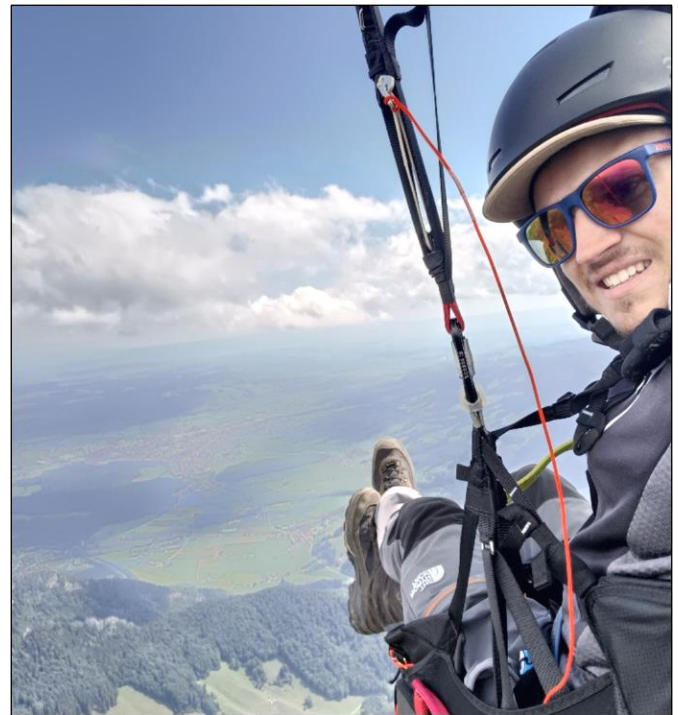


belle envie de pratiquer le parapente. Son brevet, elle l'a en poche depuis une année. Et dire qu'elle pensait que notre activité n'était réservée qu'à une élite. Eh bien non ! Non ! C'est son compagnon Diego Menozzi qui a été le déclencheur de cette folle aventure du brevet. Elle a croché, comme on pourrait dire. Si elle dit du parapente que c'est son sport favori, elle a d'autres activités pour lesquelles elle éprouve beaucoup de plaisir : la randonnée, la nature, lire, dessiner, etc. Maraîchère de base, elle aime donc aussi jardiner.

Le parapente, elle ne le cache pas, ce n'est pas anodin. Il y a à chaque fois un petit stress, mais un bon stress. Bienvenue à elle !

Arnaud Hirschi a commencé le parapente à l'âge de 20 ans avec son papa qui a le brevet, mais qui ne vole plus depuis qu'il a eu des enfants. C'est donc en compagnie du paternel qu'il a effectué ses premières sessions de gonflage. Il a donc très vite eu l'envie de voler : « Avec mon papa, nous sommes donc allés vers la cabane de Boécourt dans une petite pente afin de connaître les sensations de décoller les pieds du sol. Je m'en souviendrai toute ma vie. J'ai gonflé l'aile et mon père m'a poussé pour prendre de la vitesse et décoller. Cela n'a duré que vingt secondes, mais cela m'a convaincu que ce serait mon truc et que l'objectif était le brevet. » Il a dès lors commencé sa formation avec le Fred en avril 2021, avec

deux premiers vols à Vicques. Il a obtenu son précieux sésame en juin 2022. Et autant dire que la passion l'anime. Bienvenue au comité de rédaction ! (lpe)



3

Remerciements

A **Julien Gogniat** (éditorial), **Laurent Petermann** (sortie du VLJ à Cavallaria), **Damien Charmillot** et **Fred Racle** (dossier voiles), **Nicole Siekmann** (propriétaires de terrains), **Marie Schindelholz** et **Arnaud Hirschi** (« Les Bleus »), **Julien Gogniat** et **Daniel Bachmann** (dossier sécurité), **Raphaël Seuret** (groupe « Les marcheurs – voleurs »), **Fred Racle** (marche et vol à la Gletschsteinhütte), **Fred Racle** (les trois meilleurs vols, comparaison en kilomètres) et **Valérie Groux** (interview vérité avec Fred Lovis).

Et enfin, à **Matou**, pour l'impression de *La Plume*, **Sarah Bachmann**, pour la correction des textes, à **Xavier Berdat** pour le dernier coup d'œil avant impression, à **François Boillat** pour le conseil graphique et à tous les bénévoles pour la mise sous pli et l'envoi de ce journal. Bonne lecture à vous toutes et tous !

A l'agenda

Samedi 29 et dimanche 30 juillet : sortie d'été du VLJ.

D'autres informations suivront en temps voulu.

Samedi 30 septembre et dimanche 1^{er} octobre : SIV organisé par Morane Montavon. Renseignements : <https://www.pilot-para.ch/events/stage-siv-30-sept-et-1-oct>

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

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

Samedi 27 janvier 2024 : assemblée générale du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

Samedi 5 octobre 2024 : 50^e anniversaire du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu. (lire également en page 3).



« Raser les nuages,
se promener au-dessus
de Brosso, tenter
d'atteindre le déco Alto,
murmurer à l'oreille
des buses, etc... »

Comme le dit un dicton très familier : il y en a certains qui vont mieux à table qu'à cheval. Et en plus avec le sourire malgré des conditions météo peu favorables. (vlj)

Ce ne sont pas des vélos qui nous empêcheront de voler !

Sortie du Club à Cavallaria



Cela ne s'invente pas, n'est-ce pas Fabio. ? (vlj)

Comme chaque année, vers la fin de l'hiver, les discussions sur les décors jurassiens vont bon train : - Tu viens à Cavallaria ? - Oui c'est clair, ça va être super !

À ceux qui allaient découvrir le site pour la première fois, nous n'avons pas manqué de leur dire : - Tu verras, président, il fait toujours beau là-bas, ça vole tout le temps et on mange magnifiquement bien, c'est la classe ! Allez viens j'te dis !

Pourtant cette année, quelques semaines avant de partir, nous étions quelque peu inquiets. En effet, les organisateurs du Tour d'Italie cycliste ont choisi Borgofranco d'Ivrea

comme village de départ pour la treizième étape. Donc vendredi de l'Ascension. Aïe... Et en plus, c'est juste à côté du site de vol.

Une légère brise de panique soufflait à travers les messages du groupe whatsapp :

Extraits :

- Mince ! Quelqu'un s'est renseigné sur ce Giro ?
- Cela va jouer, le départ est vers 10 heures du matin.
- À partir de 12 h ou 13 h, ils seront tous loin et nous pourrons monter dans les navettes.
- Prenez des boîtes de punaises !
- Et si vendredi ils ferment l'espace aérien, on ira décoller à Santa.

Tout ça pour ça !

Finalement, l'étape du Giro a été annulée. Je ne me souviens plus pour quelle raison d'ailleurs. La plupart d'entre nous n'ont pas vu un vélo et le seul hélico aperçu de tout le week-end était celui d'Adrien. Donc, l'unique chose en ce jour, c'est que ce Giro ne nous aura pas empêché de voler.

Prologue : ce Giro ne nous a finalement pas gênés. Ce ne sont pas des vélos qui nous empêcheront de voler !

maines avant de partir, nous étions quelque peu inquiets. En effet, les organisateurs du Tour d'Italie cycliste ont choisi Borgofranco d'Ivrea

Jeudi, c'est le contre-la-montre : une demi-journée de vol inattendue

C'est avec l'estomac déjà bien rempli de la veille que nous nous sommes donc tous retrouvés à l'atterro de Baio Dora le jeudi matin. Pour ma part, c'est la première fois que je me pointe sur un site sans mon para. J'hésitais à sortir ma nouvelle aile à cause de tous ces rayons UV, ce n'est pas très bon pour le tissu. Ensuite, après une fine analyse de la situation atmosphérique, nous avons décidé de revenir en début d'après-midi. L'occasion de faire un petit vol se précisait. Donc l'après-midi venu, nous avons sauté dans les navettes direction Cavallaria Basso qui, comme son nom l'indique, est le décollage du bas. J'ignore pourquoi la navette ne nous a pas montés au déco du haut. Je suppose qu'avec cette chaleur et ce soleil persistant, les pneus du vieux Fiat auraient fondu.

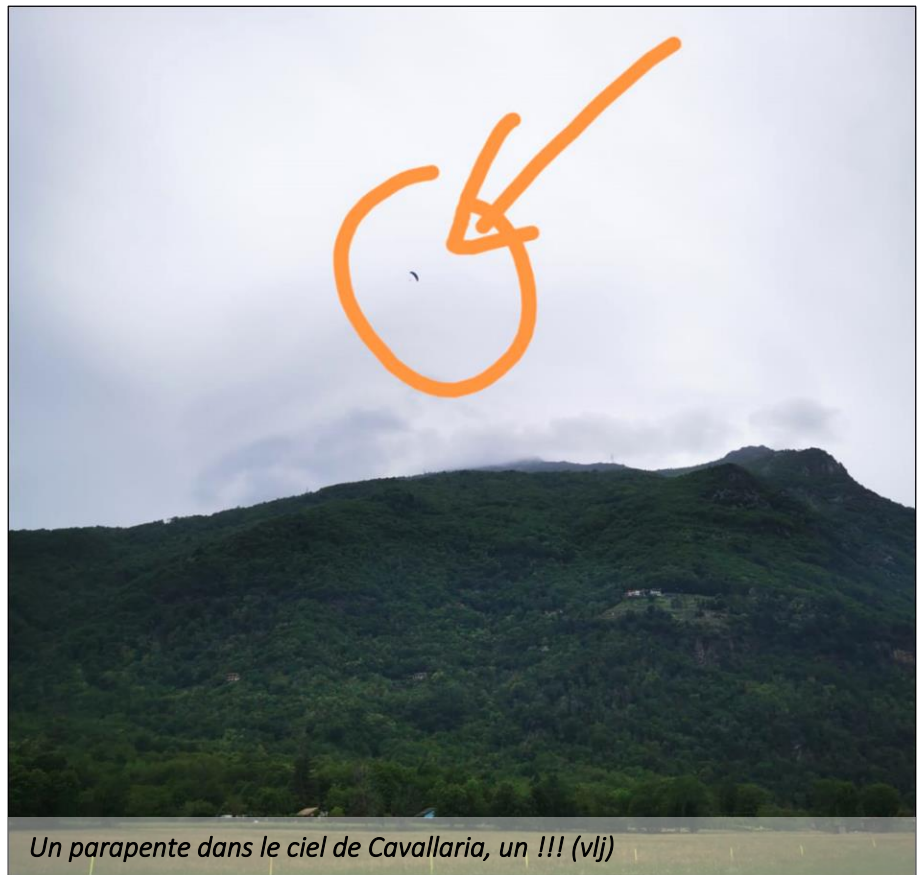
Arrivés sur place, les conditions sont bonnes, le temps de dire bonjour aux Hollandais et nous voilà dans nos harnais.

Une belle surprise céleste nous attend : ça tient beaucoup mieux que prévu. Et en plus, ça monte ! La majorité d'entre nous s'attendait à un plouf et au final, on a eu droit à de belles heures de vol. Raser les nuages, se promener au-dessus de Brosso, tenter d'atteindre le déco Alto, murmurer à l'oreille des buses, etc...

Notre ami Gürkan s'est même enfui, clé de voiture en poche, jusqu'au lac de Viverone. Heureusement qu'il y avait LongAuto service professionnel pour la récup.

Au menu du vendredi. Par petits groupes et à la carte :

- Randonnée en campagne piémontaise.
- Visites de musées, châteaux, caves et cimetière (où doit reposer le roi soleil).
- Excursion à Turin pour voir les boutiques de sellettes Louis Vuitton.
- Rejouer « La grande bouffe » dans les restos.



Un parapente dans le ciel de Cavallaria, un !!! (vlj)

- Exploder des vitres à l'atterro.
- Passer chez Poltronsofa.
- Etcetera, etcetera...

Epilogue

La bonne idée du week-end fut d'avancer d'un jour le souper du Club. Gros défi pour organiser ceci en quelques heures. Merci Fabio, Julien et l'équipe ! Grâce à cela, une bonne partie des troupes a ainsi pu manœuvrer pour un repli en Helvétie dès le samedi matin.

Infos utiles : voici quelques réponses à donner si quelqu'un vous pose les questions suivantes :

C'était bien à Cavallaria ? - C'était top, on a pu voler tous les jeudi après-midi.

Y avait-il des navettes sur place ? - Carrément, elles nous montaient tout là-haut sur le site de l'apéro dans le village.

Et la météo, c'était comment ? - Il y avait une certaine instabilité dans les basses couches mais on a vite réglé le problème avec une cale sous la table pour remettre les gnocchis à niveau.

Qui a réalisé le plus beau vol du week-end ? - Difficile à dire, je crois que c'est le gars un peu « chelou » qu'on a croisé dans le métro turinois. Il avait l'air suspect et trimballait un énorme carton.

Connais-tu une citation de Canavese ? - Passer plus de temps au bistro qu'en Zeno.

Pour finir, quelques petites mésaventures :

Attaques de volatiles et déchirures d'extrados pour certains...

Clés de voitures qui refusent de sortir de l'habitable pour d'autres...

Oublier 15 litres d'huile d'olive sur le trottoir...

Soyons franc, il arrivait parfois que l'on sente une légère humidité dans l'air au niveau du visage et que l'on observe une ou deux gouttes d'eau se former et tomber ça et là.

Mais ce n'était pas récurrent. En tout cas, rien de très gênant. Pour manger et dormir, ça jouait !

Longue vie au Club et à plus dans le bus !Ciao !

Laurent Petermann

Une nouvelle voile, et dans la plupart des cas un aéronef plus performant, c'est souvent l'objectif de tout pilote. Le choix de la nouvelle voile, pour beaucoup d'entre nous, peut parfois se transformer en parcours du combattant, d'autant plus que les constructeurs présentent pour ainsi dire chaque année de nouveaux modèles. Dans ce dossier très complet, Damien Charmillot a posé plusieurs questions à six pilotes de niveau et d'expérience différents pour comprendre leur démarche et leurs interrogations avant d'acquiescer une nouvelle voile. Merci dès lors à Sylvain Priser, Fred Enderlin, Jordan Eschmann, Laurent Petermann, Pierre-Yves Schlup « Le Long » et Fabio Viola d'avoir accepté les questions de notre spécialiste de *La Plume*.



« Le Long » hume le bon air frais sous sa Zeno 2. Et il comptabilise déjà de nombreuses heures avec son avion de chasse ! (« Il »)

Quand le difficile choix obéit à des critères différents

« J'ai changé de voile ! »

Quel modèle d'aile voles-tu actuellement et depuis combien de temps ?

Sylvain : j'ai, depuis avril de cette année, une PI 3 de chez Advance.

Fred : je vole actuellement une Swift 6 du constructeur Ozone. Je l'ai depuis trois mois.

Jordan : je suis actuellement sous une Hook 6 P de chez Niviuk.

Laurent : j'ai opté pour la Iota DLS de chez Advance et ce depuis décembre dernier.

Pierre-Yves « Le Long » : j'ai une Zeno 2 depuis début 2023 avec laquelle je comptabilise plus de 150 heures de vol.

Que volais-tu auparavant ?

Sylvain : une Air Design UFO 2 en 18m² depuis mon premier vol.

Fred : avant, j'avais une Artik Plume de chez Niviuk, en C.

Jordan : fraîchement breveté, j'ai fait ma formation avec une Kode P de chez Niviuk.

Laurent : mon précédent modèle était la Iota, deuxième génération.

« Le Long » : une Enzo 3.

Tu l'as volée sur quelle durée et combien de vols as-tu effectué avec elle ?

Sylvain : je l'ai volée pendant deux ans, soit environ 130 vols. Pas mal de ploufs sur le début et ensuite des vols de site de plus en plus longs (max. 2 h 30).



Sylvain Priser a opté pour la PI 3. Un choix mûrement réfléchi ! (lpe)

Fred : elle m'a accompagné pendant cinq ans et j'ai réalisé environ 350 vols avec.

Jordan : j'ai effectué 65 vols avec avant de commander ma Hook 6 P. Après avoir obtenu mon brevet, je souhaitais une voile qui se destinait à démarrer dans l'aventure du cross, donc je cherchais une voile *safe* mais avec déjà de belles performances pour la distance.

Laurent : je l'ai volée durant trois ans et effectué à peu près 260 décollages pour un total de 290 heures de vol.

« *Le Long* » : trois ans et environ 450 heures de vol.

Était-elle encore volable ou totalement « rincée » ?

Sylvain : oui, carrément volable, je la prends toujours de temps à autre quand je fais des vols du matin en mode marche et vol.

Fred : les suspentes sont à remplacer, mais elle vole encore très bien.

Jordan : elle est bien sûr encore volable et je l'utilise encore à la montagne ou à ski.

Laurent : elle est toujours volable. Bien sûr, elle a des sparadraps partout et le tissu est un peu usé, voire bien usé en bout d'aile. Je l'ai fait contrôler chez Advance et étonnamment elle est notée comme étant encore en « bon état ». Je l'utilise comme deuxième aile quand le terrain est bien pourri ou je m'en servirai quand ma Iota DLS sera au contrôle.

Finalement, qu'est-ce qui t'as fait changer de machine ?

Sylvain : parce que j'ai essayé des voiles montagne pendant un *fly test* le printemps passé : PI 3, Susy, Kode P. J'ai vite perçu le potentiel supérieur par rapport à l'UFO, notamment face au vent et aussi en thermique bien sûr, même si l'UFO marche très bien aussi.

Fred : j'ai préféré changer pour des questions de sécurité.

Jordan : avant d'arrêter mon choix, j'ai essayé plusieurs modèles dont la Hook 5 P, car la Hook 6 P n'était pas encore disponible. C'est la voile sous laquelle je me sentais le mieux. Le meilleur *feeling* autant dans la préparation, lors du décollage et bien sûr en vol. Cela provient peut-être du fait que ma précédente aile était déjà une Niviuk.

Laurent : puisqu'elle est arrivée *grosso modo* aux deux tiers de sa vie et qu'il y avait quatre à six mois de délais de livraison, j'ai anticipé et commandé la nouvelle.



Hook 6 P pour Jordan Eschmann : une voile qui lui convient bien. (lpe)

« *Le Long* » : l'Enzo 4 se faisant attendre, j'ai opté pour la Zeno 2 pour voler plus en Suisse et pouvoir éventuellement la revendre quand sortira l'Enzo 4, mais finalement je pense rester en Zeno 2.

Et pourquoi ce modèle en particulier ?

Sylvain : c'est celle que j'ai préférée des trois voiles essayées et j'ai trouvé une

super occasion (voile quasi neuve avec trois vols, à très bon prix). J'avais l'impression de plafonner un peu avec l'UFO niveau possibilités, notamment pour commencer à faire des mini-cross autour de chez moi. Le critère de la légèreté est primordial pour moi, d'où le choix de la voile montagne en A car pas encore les compétences pour gérer une voile davantage performante.



Laurent Petermann a choisi la Iota DLS pour « fendre » encore mieux le ciel et avaler un maximum de kilomètres. (Ipe)

Fred : en fait, j'ai opté pour Ozone étant donné que le délai de livraison était assez court. Et le modèle de conception *light* est facile avec de bonnes performances.

Jordan : par rapport à mes sensations, je dirais que le décollage est plus technique avec la Hook 6 P mais il reste très

facile. En vol, elle a plus d'amplitude au niveau des freins. Cela permet vraiment d'être fin et *safe* lors du pilotage en vol. Elle est stable même quand les conditions de vent sont agitées.

Lors de petites fermetures, j'ai à peine le temps de réagir qu'elle est déjà à nouveau ouverte. L'atterrissage est très sûr

et facile, notamment grâce à un grand débattement possible avec les freins dont je parlais précédemment.

Laurent : parce que je me sens à l'aise dessous. Je me suis habitué à son pilotage et il me reste encore du job pour mieux maîtriser l'accélérateur. « *Le Long* » : c'est un modèle plus tranquille pour voler dans des trous au relief sous la bise dans le Jura.

Fais-nous part de tes sensations au pilotage par rapport au modèle précédent (au décollage, en vol, à l'atterrissage, etc.) ?

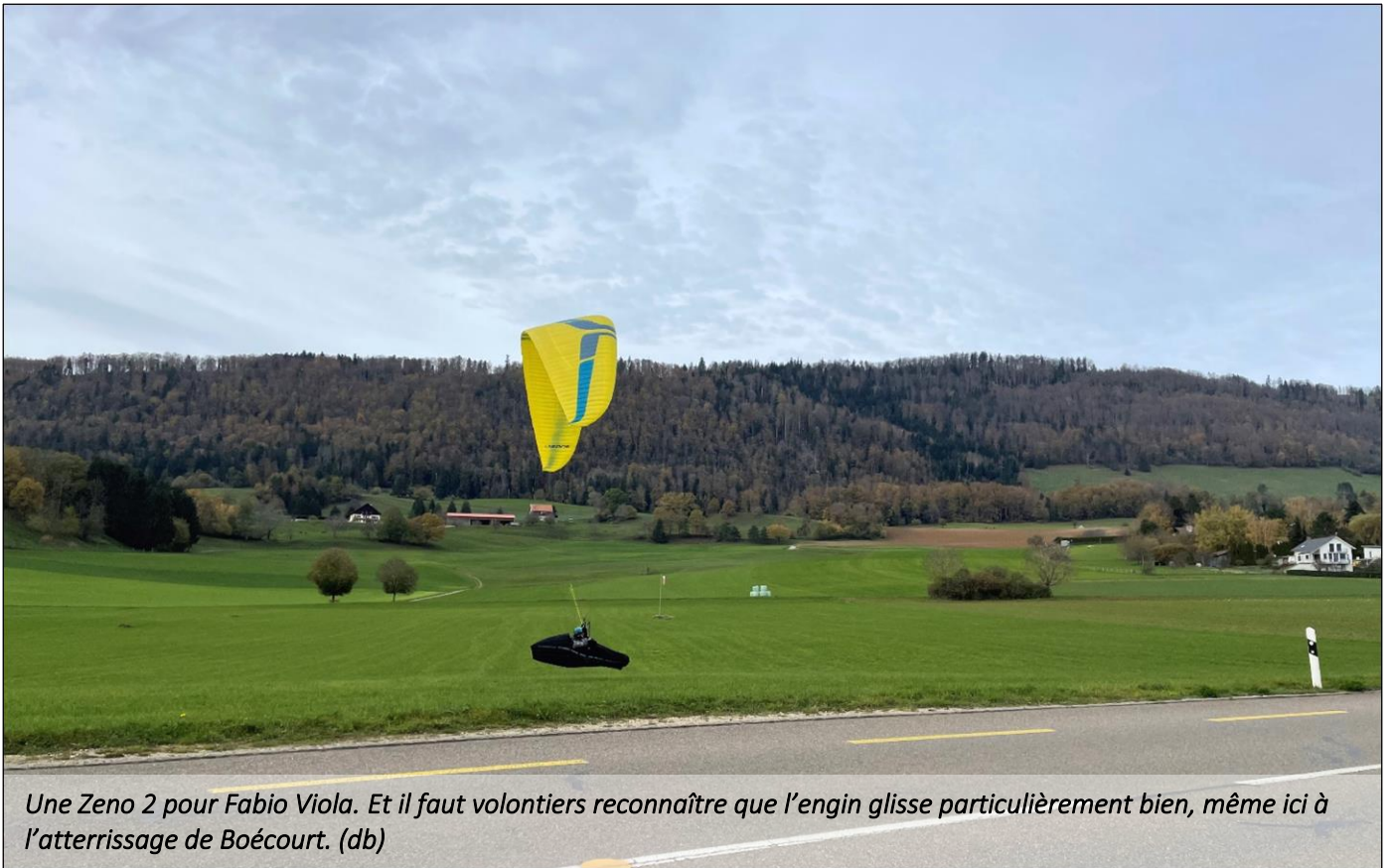
Sylvain : le maniement est un peu plus technique en gonflage. En même temps, ça ne peut pas être plus simple que sur l'UFO. En déco par vent de cul, je sens bien la différence, sinon par vent fort, je dirais que je préfère la PI 3, car elle est moins légère. De ce fait, elle part moins dans tous les sens dès qu'il y a un peu d'air. En vol, la maniabilité reste excellente par rapport à l'UFO et bien supérieure à la Kode P ou la Suzy selon moi. Ensuite, en thermique, j'ai l'impression de moins subir et aussi de mieux « glisser », que ce soit avec ou sans accélérateur. J'ose un peu moins de choses qu'avec l'UFO. Par exemple, mes 360 ou mes *wings over* sont un peu moins engagés. À l'atterrissage, c'est un pur bonheur. Pourtant avant de voler la PI 3, je ne comprenais pas les gens qui disaient que les voiles mono surface ne font pas de beaux arrondis ; j'avais l'impression de bien gérer et de poser en douceur, mais là c'est encore bien autre chose avec la PI 3 !

Laurent : la nouvelle Iota DLS pèse 700 grammes de moins. Elle est encore plus facile au décollage. Elle est à peine moins nerveuse mais plus stable ; ça me convient très bien pour l'instant.

« *Le Long* » : c'est un « petit vélo », stable, tout en étant bien assez performante pour moi qui ne fais pas de compétition.

Enfin, il n'y a que des avantages ou y a-t-il quand même quelques caractéristiques que tu regrettes ?

Sylvain : j'aime bien reprendre de temps en temps l'UFO pour sa légèreté dans le sac et aussi envoyer des 360 bien appuyés sans avoir peur à la sortie de la manœuvre. Mais en dehors de ça, si je devais en garder qu'une, ce serait évidemment la PI 3.



Une Zeno 2 pour Fabio Viola. Et il faut volontiers reconnaître que l'engin glisse particulièrement bien, même ici à l'atterrissage de Boécourt. (db)

Fred : elle a beaucoup d'avantages. Il y a cependant une petite vitesse en vol accéléré et je regrette un peu la sensation de vitesse que j'avais avec l'Artik Plume.

Jordan : je vois en elle beaucoup d'avantages, c'est certain. Côté regrets et désavantages, je n'en ai pas particulièrement, à part peut-être sa légèreté, ce qui complique parfois la mise en place ou le pliage s'il y a du vent. Mais c'était évidemment une caractéristique connue et acceptée au préalable.

Laurent : j'ai la même aile en plus léger. Que demander de plus ? Je suis pleinement satisfait !

« *Le Long* » : juste un peu moins de vitesse pure mais ce n'est pas si important que cela.

Et parlons de l'aspect sécurité et performances ? Tu es monté ou descendu en gamme ? Pour quelles raisons ?

Sylvain : je suis monté de gamme pour élargir mon rayon d'action et mes possibilités en thermique. Du point de vue de la sécurité, je reste en EN A donc *statu quo*, bien qu'à l'usage je me méfie davantage de la PI 3.

Fred : au niveau de la sécurité, il n'y a rien à redire, c'est top. En volant maintenant une Swift 6, je suis descendu d'une catégorie (B+), mais mon choix est lié à des délais de livraisons.

Jordan : c'est la même catégorie...

C'est aussi une question pour Fabio Viola

« En ce moment, je vole avec la Zeno 2 (Ozone), certifiée classe D. Je l'ai achetée au mois de septembre 2022 et j'ai fait quelques vols. L'hiver étant proche et surtout pour ne pas la salir, j'ai continué de voler avec la Bonanza (Gin), classe C, prise en mars 2019. Avec celle-ci, j'ai fait environ 400 heures de vol. »

« Au début de la saison 2023, j'ai repris en main la Zeno 2 et actuellement, j'ai une quarantaine d'heures de vol. Pourquoi cette décision de monter en catégorie ? Parce que j'ai toujours aimé voir la Zeno 1 en vol. En volant souvent avec des amis qui en possédaient, je voyais les performances supérieures à la mienne face au vent au niveau du plané. Je crois que notre région est adéquate à ma philosophie de vol, alors quand j'ai entendu que le nouveau modèle était sorti, j'ai décidé de sauter le pas. »

« Les sensations que me donne la Zeno 2 est d'avoir une machine solide et qui me transmet beaucoup d'indications. Elle tourne très bien, même près du relief. Le fait d'être une « deux lignes » a pour conséquence qu'elle se pilote beaucoup avec les B. La sensation quand on accélère est fantastique ! »

« En définitive, je ne peux rien dire de plus pour ne pas entrer dans des détails techniques. Je laisse ce soin aux experts ! Elle me plaît beaucoup. Je ne regrette pas d'avoir fait ce choix. »

« Selon les tests d'homologation, la sécurité est diminuée. Personnellement, je pense que c'est une évidence dès lors que l'on opte pour une voile très performante. En vol, il faut avoir un pilotage actif et attentif, donc le seuil de sécurité, je le trouve presque identique. »

« Toutefois, je pense m'arrêter à cette catégorie. Aller plus haut ne sert à rien, à moins que l'on veuille faire de la compétition. Ce n'est plus pour moi. »

« Pour l'instant, je n'y pense pas, mais il est possible que dans le futur, je retourne à nouveau dans une catégorie inférieure ! Aujourd'hui, des B+ sont déjà conçues en « deux lignes », ce qui permet de mieux accélérer, sans « casser » le profil de la voile et avec de très bonnes performances. »

« Certes, l'évolution va toujours de l'avant et je crois qu'à l'avenir, les voiles seront moins allongées, donnant une sécurité majeure en trouvant des compromis qui améliorent les performances. Bien évidemment, je ne parle pas des voiles réservées aux compétitions. » (DC)

Laurent : j'ai parfois envisagé de passer à la catégorie supérieure mais un jour d'août 2022, j'ai changé d'avis après m'être fait massacrer et secouer comme une poupée de chiffon dans un gros cisaillement. J'ignore si j'aurais su gérer la situation avec une aile plus allongée et qui pardonne moins...

« *Le Long* » : je suis descendu d'une classe pour voler tranquille dans toutes les conditions.

Est-ce qu'il y a une catégorie à laquelle tu ne toucheras pas ?

Sylvain : non, j'espère bien monter en compétences jusqu'à oser passer sous une EN B/B+. Je commence à m'intéresser aux compétitions de marche et vol. Mon prochain objectif est de passer le brevet de pilote confirmé (*n.d.l.r.* : *il est titulaire de la licence de vol FFVL*) pour pouvoir essayer quelques compétitions, alors pourquoi pas une EN C un jour ?

Fred : je ne prendrai jamais une aile de compétition. Je ne vole pas assez souvent dans l'année pour exploiter une telle machine.

Laurent : je ne me verrais pas voler sereinement sous une aile de compétition. Ça pourrait être sympa d'essayer un coup mais en hiver ou tôt le matin dans de l'air calme.

« *Le Long* » : une EN A !

Et selon toi, est-ce que les constructeurs arriveront à inventer quelque chose d'encore mieux que ton nouveau joujou ?

Sylvain : certainement ! Quand je vois ce que pèse le kit complet de la X-Alps, ça démontre à quel point le progrès est incessant, pas forcément rapide, mais les matériaux ne cessent de s'améliorer. J'espère que dans quelques années on pourra avoir les mêmes performances (voire même supérieures) avec encore moins de matière. Mon idéal serait d'avoir un kit voile / sellette de moins de 2 kg toujours dans le sac. C'est possible aujourd'hui avec la Dudek Run&Fly, mais c'est vraiment fragile.

Fred : les constructeurs arrivent toujours à améliorer leurs produits, mais il faut rester responsables dans nos choix par rapport à notre niveau et prendre un maximum de plaisir.

Jordan : je pense que, comme tout, la technologie n'a pas fini de nous surprendre. Alors restons actifs sous nos voiles pour pouvoir suivre une possible évolution.



Fred Enderlin (au centre) prend un maximum de plaisir avec une Swift 6 de chez Ozone. (lpe)

Laurent : comme dans tous les domaines, ils trouveront toujours un truc à améliorer pour vendre leur produit.

« *Le Long* » : toujours plus vite avec un meilleur plané et vitesse supérieure, mais si possible pas chaque année une augmentation de prix de 500 francs...

Déjà la prochaine aile en vue ?

Sylvain : non, pas encore, mais quand je vois les ailes des pilotes pro, ça me motive beaucoup pour continuer à progresser en vue de voler un jour sous ce type de voile et sans serrer les fesses.

Fred : pas pour l'instant, mais ma prochaine aile pourrait être un modèle spécifique pour le vol de montagne pour l'hiver.

Jordan : à l'heure actuelle et en qualité de jeune pilote, le niveau de ma voile me convient parfaitement mais il est vrai qu'on serait vite tenté d'essayer toujours plus performant. Mais quoiqu'il en soit, la catégorie D me semble loin de mes compétences. Mais dans la vie, il ne faut jamais dire... jamais !

Laurent : non ! Je suis maintenant bien équipé pour ces prochaines saisons.

« *Le Long* » : pourquoi pas une autre Zeno 2 ou éventuellement une voile légère.

Roman : « Je n'ai pas changé de voile et voici pourquoi ! »

Fidèle à son matériel

Roman Kowalczyk a commencé le parapente en 2012. Il fait partie des pilotes du Club qui, chaque année, réalise de grands vols de distance (il totalise bientôt 50 vols de plus de 100 km) et pourtant, depuis l'été 2015, il est resté dans la catégorie EN B+. On a aussi pu voir dernièrement sur XContest un vol de 420 km de Bernhard Kälin et un autre de 311 km de Serena Ronchi, les deux sous la nouvelle Ozone Photon (EN C).

Bien sûr, une voile de catégorie supérieure amène plus de vitesse et davantage de performance face au vent. On peut aussi piloter ce genre de voile simplement parce qu'elle apporte un *feeling* et une glisse qu'on ne retrouve pas dans les catégories inférieures. Mais lors des derniers comités de *La Plume*, plusieurs questions ont été soulevées concernant la sécurité, le changement des conditions météorologiques et l'éternelle question du passage à la catégorie supérieure lors de l'achat d'une nouvelle aile. Ainsi, en parallèle à l'article « J'ai changé de voile », il nous a semblé intéressant d'interviewer un pilote qui n'avait pas changé de machine afin de mettre en évidence que la progression en cross ne dépend pas que de l'aile. Peut-être aussi que cet article sera utile à un pilote moins expérimenté qui lorgne vers la catégorie supérieure et qui hésite. Aujourd'hui, avec les performances des parapentes, le choix de la voile n'est plus un facteur limitant pour voler plus loin et plus longtemps. Que ce soit dans le Jura ou dans les Alpes, on le voit régulièrement sur XContest, les possibilités sont immenses pour la plupart des pilotes, même avec une aile de catégorie modeste.

Quel modèle d'aile voles-tu actuellement et depuis combien de temps ?

Une Advance Xi (EN B+) depuis mars 2019.

Avant la Xi, avec ton Advance Iota, tu volais déjà la même catégorie d'aile. Cela fait donc neuf saisons que tu voles en B+. Ça représente environ combien de vols ou d'heures de vol ?

Cela représente environ 554 heures en catégorie B+ et un total de 774 heures depuis que j'ai commencé de voler, toutes ailes confondues.

Pour quelles raisons ce modèle ?

Dans la continuité de la Iota en plus léger, parce que j'ai de bonnes sensations et je monte régulièrement au déco à pied.



Roman Kowalczyk totalise bientôt 50 vols de plus de 100 km. Avec une B+ ! (rk)

Avec ta voile, tu fais partie des meilleurs crosseurs du Club. Comment expliques-tu cela ?

Saisir chaque opportunité et pratiquer aussi souvent que possible. Que ce soit avec une aile école ou une aile de compétition, plus tu vole et plus tu as de chance de réussir un grand vol, et en parallèle tu apprends à maîtriser ton environnement. Je pense aussi que le fait d'avoir pratiqué un sport comme l'athlétisme, qui m'a habitué à vouloir me surpasser, est un plus.

Tes trois meilleurs vols ? Combien de vols de plus de 100 kilomètres ?

En distance je suppose, c'est 185 km, 182 km et 168 km. Pour ce qui est de la satisfaction, c'est quand je réussis à cent pour cent un vol planifié le soir avant. Et 49 vols de plus de 100 km, merci Fred d'avoir dressé la liste pour moi car je n'avais jamais fait le compte et ça me surprend qu'il y en ait autant.

Quels avantages vois-tu dans une aile de catégorie inférieure ou supérieure ? Penses-tu que tu irais beaucoup plus loin avec une aile de catégorie C ou D ?

Je n'ai volé qu'une aile EN A ou EN B. Donc entre ces deux-là, c'est comme conduire un tracteur et une voiture de tourisme, une va plus vite que l'autre et dans les deux cas on peut faire une sortie de route

en pilotant n'importe comment. L'avantage d'une catégorie inférieure est la sécurité passive uniquement. Quant à la catégorie supérieure, c'est incontestablement une meilleure pénétration dans l'air. Je pense que oui, pouvoir voler plus loin avec une aile plus performante est à mon avis une évidence. Cependant, je ne ressens pas forcément le besoin de piloter une Formule 1.

Et qu'est-ce qui te plaît particulièrement dans ta voile ?

Je me sens juste à l'aise et en sécurité quand je vole avec. Sa bonne réaction à retrouver un vol stable lors des quelques belles fermetures dans des conditions turbulentes me conforte dans l'idée que c'est une aile qui est faite pour mon niveau de pilotage.

Est-ce qu'il y a une catégorie à laquelle tu ne toucheras pas ?

Je ne pense pas que je m'aventurerai dans la catégorie CCC, genre Ozone Enzo.

Selon toi, est-ce que les constructeurs arriveront à prochainement inventer quelque chose d'encore beaucoup plus performant ? Quelles améliorations vois-tu ?

Oui, je pense qu'avec les technologies actuelles, il est encore possible d'améliorer la sécurité et la performance au niveau de l'aile ainsi que de la sellette. Et, si ça a du sens, qui sait si de nouvelles inventions ne permettront pas d'avoir une aile modulaire comme celles d'un oiseau. Malgré tout, une chose ne changera jamais, un mauvais pilote avec une voile école prenant des risques non maîtrisés sera toujours plus en danger qu'un bon pilote avec une aile de compétition.

Une nouvelle aile en vue à moyen terme ?

Non, pas pour l'instant. Bien que les voiles récentes donnent envie, j'ai encore pas mal de kilomètres à faire avec la Xi. Et quand je devrai en changer, peut-être que si le besoin se fait ressentir de passer à la catégorie supérieure, la suite logique serait de prendre une Sigma ou même une Omega !

Propos recueillis par Fred Racle

Le vol libre, on le doit aussi aux propriétaires de terrains !

En visite
chez « Béro »

Albert Ruch, dit « Béro », 63 ans, marié et deux enfants. Modeste fils de paysan, il reprend le domaine familial situé à Sur Chaux à Moutier en 1993 à la suite du décès de son père. Passionné de motocross depuis sa jeunesse, il s'adonne en tant que pilote de moto enduro de 1983 à 1989. Même s'il ne persévère pas dans le rôle de pilote, il organise depuis, chaque année, des journées de motocross à Moutier sur ses terres. Il dispose d'un terrain de jeu incroyable pour les adeptes de cette discipline.

Les premiers vols en deltaplane et parapente régionaux ont principalement commencé à Moutier avant de s'étendre à toute notre petite région, on peut donc prétendre à une entente de longue date entre les propriétaires / exploitants de terrains et les adeptes de vol libre.

Contrairement à beaucoup d'autres régions, notre belle contrée ne répertorie pas de terrains d'atterrissage officiels. La bonne entente et le bon sens entre le Club Vol Libre Jura, les écoles, les pilotes et les propriétaires / exploitants de parcelles sont la clé du succès. En règle générale, tout se déroule assez bien, avec peu d'accros. Malgré l'augmentation accrue du nombre de pilotes de parapente ces dix dernières années, les règles d'or sont généralement bien respectées. De temps en temps, il faut expliquer à certains enfants gâtés que la terre et l'herbe des vaches servent à faire vivre l'humain et les animaux, mais dans l'ensemble, cela se passe très bien.

Le respect des champs doit évidemment être effectif tout au long de l'année, mais le printemps reste la période la plus critique. On ne parle pas des parcelles en culture, la chose est claire, interdiction d'y poser. Cependant, faites s'il vous plaît attention à la pousse de l'herbe. Cela semble anodin d'emprunter un



Le « Béro » tout sourire dans son tracteur. (lpe)

terrain herbeux, mais s'il est constamment piétiné ou couché lorsque les pilotes plient leurs ailes, la récolte en sera affectée. Si pour des raisons de sécurité, un pilote pose dans un terrain en culture ou un champ d'herbe haute, sortez rapidement de la zone et si vous constatez des dégâts, dialoguez avec le propriétaire / l'exploitant. Tous les pilotes disposent d'une assurance RC qui couvre ce type de dommages et dans 99% des cas, s'annoncer auprès de la personne suffit à régler la chose de manière harmonieuse.

La bonne entente entre les acteurs locaux, c'est aussi la volonté de faire vivre une région. Se parler, se comprendre et aussi partager les éventuels problèmes de voisinage. Il ne faut pas toujours tout prendre au premier degré, mais il est important de se soutenir dans les organisations et surtout partager notre passion. C'est particulièrement grâce à cette

bonne entente que des manifestations comme par exemple le Graitricks sont possibles et cela depuis des années.

Petit rappel des règles d'or :

Attention au stationnement des véhicules. En principe, il y a des emplacements prévus à cet effet, ne vous garez pas au bord de n'importe quel chemin.

Posez dans les terrains fauchés, évitez les cultures et l'herbe haute au printemps. Dans notre région, on trouve en règle générale toujours un chemin blanc ou une petite route où poser en toute sécurité.

Dialoguez avec les propriétaires / exploitants de terrains.

Notre cher « Béro » préfère garder les pieds sur le plancher des vaches, mais c'est toujours plaisant de voir le ciel coloré de parapentes.

**Interview menée par
Yannick Althaus,
retranscription par Nicole Siekmann**



Marie Schindelholz à l'atterrissage à Boécourt. Direction Delémont ou Porrentruy ? (lpe)

« En plus d'une année de brevet, nous avons vécu des expériences magnifiques. Mais il y a aussi eu quelques vols qui nous ont remis en place... »

13

Ils profitent de toutes les occasions pour voler !

C'est universel : au boulot comme dans nos passions, il y aura toujours un moment où on sera le petit nouveau. Cette personne qui commet des erreurs – parfois beaucoup d'erreurs – et qui agace les anciens. Lorsqu'on a 20 ans d'expérience dans le vol libre et qu'on voit débarquer des jeunes plein de fougue qui tentent de nouvelles choses, on va indéniablement avoir un regard critique.

Pourtant, à une époque, on était à cette place-là : le tout jeune breveté, animé d'un seul et unique désir : celui de voler. Finalement, on pourrait comparer le brevet de parapente au permis de conduire. Lorsque l'on reçoit ce dernier, une soudaine impression d'être libre nous envoûte et nous pousse parfois à des excès de confiance.

Faisant partie des nouveaux, Arnaud et moi, nous sommes bien placés pour le savoir. En plus d'une année de brevet, nous avons vécu des expériences magnifiques. Mais il y a aussi eu quelques vols qui nous ont remis en place ; des vols qui nous ont rappelé notre statut de « poussin ». Un soir d'août, par exemple, à Boécourt : nous étions cinq nouveaux brevetés à avoir fait la météo. Les conditions étaient *soaring*, face, à environ 18-20 km/h bien stable. En



Arnaud Hirschi : un large sourire en toutes circonstances... (lpe)

vol, alors que ce n'était pas du tout annoncé, des rafales à plus de 30 km/h nous ont maintenus sur place pendant une minute ou deux, accélérateur à fond.

La situation aurait pu tourner au vinaigre, mais le vent s'est calmé, nous avons pu profiter du splendide coucher de soleil et atterrir tranquillement, sans que personne ne se blesse. Dans ce cas de figure, est-ce que nous aurions pu prévenir ce soudain gros coup de vent alors qu'il

Des bleus très motivés

avait été stable toute la soirée et qu'il n'avait absolument pas été annoncé? Est-ce la faute à notre manque d'expérience ou simplement un manque de pot ?

Des lacunes en connaissances du ciel

En discutant avec nos compagnons de vol Lauréline Humair, Quentin Fleury, Lucas Lometti et Diego Menozzi, fraîchement brevetés eux aussi, nous avons tous été d'accord : nos analyses météo sont loin d'être optimales. Selon Quentin, il faudrait une formation bien plus longue et, de ce fait, beau-

coup plus coûteuse, si nous voulions vraiment être calés en météo.

Car actuellement, peu importe l'école : la théorie manque cruellement. Lors de l'écolage, les élèves regardent uniquement les balises et ce qu'elles indiquent, ainsi que le vent annoncé sur MétéoSuisse. L'esprit d'analyse n'est absolument pas sollicité. « On nous prépare simplement à faire des ploufs de cinq minutes, pas des cross le long des crêtes du Jura », explique Lucas.

Se fier à l'avis des expérimentés

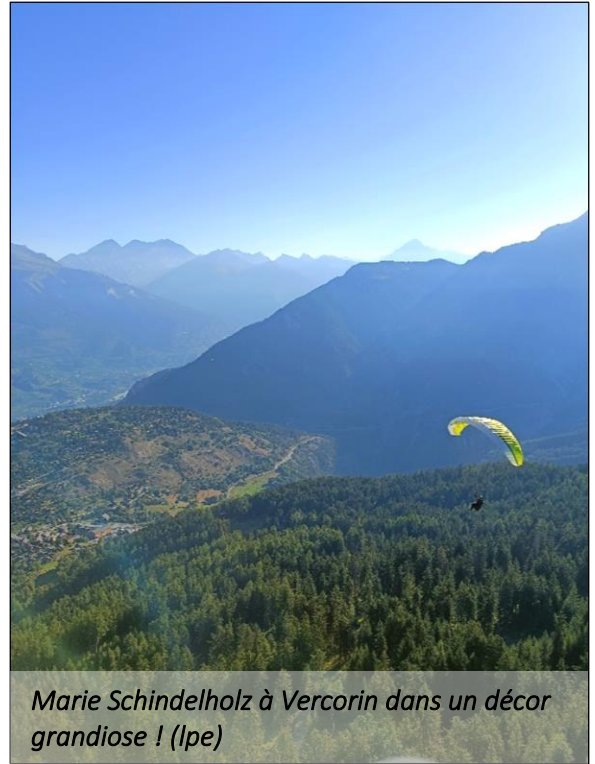
L'habitude d'uniquement contrôler les balises quelques heures avant le vol et le vent d'altitude sur MétéoSuisse sont donc restés pour la plupart des nouveaux brevetés. Les fronts chauds et les fronts froids, les messages qu'indiquent les différents nuages au loin... Pour la majorité, plus aucune idée – mis à part les cumulonimbus, facilement reconnaissables. « *En école, ce n'était clairement pas abordé, alors une fois passé l'examen, c'est comme tout : on oublie* », explique Arnaud.

Pertinemment conscients des lacunes des nouveaux brevetés en général, les quatre copains tiennent toutefois à préciser que d'autres facteurs entrent en ligne de compte avant chacun de leurs décollages. Diego, par exemple, jette toujours un œil sur les balises plus éloignées, telle que celle de Chasseral.

Un autre se base souvent sur le *live tracking* de Burnair et sur le monde présent au décollage : « *Quand il y a plusieurs biplaces qui débarquent, on se dit qu'on n'a pas fait si faux notre analyse météo*. » Lauréline se sent aussi bien plus à l'aise, pour l'instant, d'aller voler avec d'autres personnes. Mais le plus important pour les nouveaux brevetés reste assurément le bouche à oreille. Ces derniers font entièrement confiance aux pilotes plus expérimentés. « *L'avis des anciens, on s'y fie et c'est super important pour nous* », affirme Lucas, qui a pris l'habitude de ne jamais hésiter à demander conseil sur des décollages qu'il ne connaît pas assez bien.

Mais comment c'était, avant ?

Forcément, les jeunes se questionnent. Est-ce un problème générationnel de ne pas bien saisir cette météo ? Ou est-ce simplement normal, au début de son brevet, de ne pas encore tout connaître ? Nous avons demandé à un pilote expérimenté de nous parler de ses débuts, ainsi que de ses analyses de pré-vols actuelles. Pour Adrien, pilote breveté depuis plusieurs années et faisant partie du Club, les débuts se résument à une envie de voler constante, semblable à la nôtre. Aujourd'hui, si les conditions sont marginales, Adrien se prête à d'autres activités. « *Paradoxalement, ma préparation est moins approfondie qu'à mes débuts. Actuellement, j'essaie de comprendre la tendance générale, je vérifie le foehn, les fronts, les orages, la direction et la force du vent à l'aide de Windy et Météo Suisse. Je sélectionne aussi les bons jours à l'avance à l'aide de [soarwrf et paraglidable.com](http://soarwrf.etparaglidable.com). Mais je passe moins de temps à préparer ça à l'avance, ça ne sert à rien puisque les prévisions météo ne peuvent plus être précises* », nous explique Adrien. En général, le pilote contrôle le site meteo-fsvl.ch la veille ou le jour même de son vol, tout comme les balises. Ayant pour objectif la maîtrise des thermiques et la distance, c'est le jour même, sur le décollage, que ce dernier estime si la



Marie Schindelholz à Vercorin dans un décor grandiose ! (lpe)

situation est conforme à ce à quoi il s'attendait ou non, s'il y a d'autres pilotes de son niveau en l'air et comment bougent leurs voiles.

Adrien nous explique que lorsqu'il part voler sur de nouveaux sites, il n'hésite pas à se renseigner auprès de personnes qui connaissent le site. « *Pour la Suisse centrale, on a un bon groupe de discussion pour ça, justement* », nous informe-t-il.

Pour terminer la discussion, Adrien nous avoue une chose qui nous rassure : « *Je viens de finir ma formation pédagogique de base pour être instructeur de parapente et cette formation renforce ma conviction qu'il n'y a pas besoin de passer beaucoup de temps à faire sa préparation météo. Le plus important, c'est d'avoir une méthode et de s'assurer que le résultat correspond à la réalité*. » Durant sa formation, Adrien a fait la rencontre d'un homme qui volait depuis 1988. Ce dernier avait réalisé de nombreuses compétitions tout au long de son brevet, ainsi que du XC. Mais... à l'heure d'aujourd'hui, incapable de faire sa météo. « *Il se fie simplement aux autres* », nous raconte Adrien.

**Marie Schindelholz
et Arnaud Hirschi**

Comment améliorer la situation ?

Les quatre brevetés avec lesquels nous avons échangé sont du même avis : organiser des vols « poules-poussins » semblables à ceux réalisés lors du Plouf Festival à Vercorin serait une idée en or ! Pour eux, l'important est d'apprendre des expérimentés, afin de prendre du plaisir en vol et éviter des situations dangereuses à l'avenir. D'autant plus que des événements de la sorte créeraient des liens avec les personnes du Club et aideraient les nouveaux à s'intégrer.

Il existe donc des pistes d'amélioration. Il n'y a juste plus qu'à... ! (ms / ah)

Parler de sécurité ? Oui, évidemment, mais sous quelle forme ? Et pour dire quoi ? L'idée a germé au sein du comité de rédaction de *La Plume*. Aborder les conditions météo qui évoluent avec le dérèglement climatique nous a semblé une piste à suivre. Dans son numéro de mai-juin 2023, le *Swiss Glider* nous a devancés. Et nous ne doutons pas que ce dossier fort intéressant a retenu toute ton attention. Le météo est un vecteur primordial de notre activité et de nombreux pilotes ont tendance à sous-estimer certains paramètres et, en corollaire, versent dans une routine qui, inéluctablement, peut conduire à l'incident, voire à l'accident plus grave. Les spécialistes disent qu'un pilote qui fait bien sa météo est un pilote qui réduit les risques. Histoire de ne pas faire « doublon » avec le *Swiss Glider*, *La Plume* a posé quatre questions identiques à cinq cracks du VLJ : Morane Montavon, Joris Lardon, Fred Racle, Pierre Arn et Raphaël Seuret. C'est à lire attentivement. Merci aux « plumistes » Julien Gogniat et Daniel Bachmann pour avoir compilé leurs réponses.



Pierre Arn (ici au centre, qui s'occupe du mât de la balise de la Loge de Soulce) en est convaincu : le thermique est plus puissant de nos jours. (fs)

15

Le dérèglement climatique a des conséquences pour nous !

Des conditions plus fortes

Depuis quand voles-tu et quelles étaient les conditions météo à ton époque ?

Morane Montavon : « Depuis 2005. C'est loin, il me semble que c'était assez similaire. C'est plutôt le matériel qui a changé et donc le ressenti. J'avais 15 ans, donc ça date et c'est difficile de se souvenir. J'avais un autre niveau et j'appréhendais les conditions différemment. Je me souviens à l'époque avoir déjà fait un cross jusqu'à Chasseral sans turbulences. »

Fred Racle : « J'ai commencé en 1994. Les conditions météo, c'est difficile de s'en souvenir en étant complètement objectif ! De plus, les voiles ont tellement évolué que le ressenti en l'air n'est plus le même. Mais il me semble quand même qu'à l'époque nous avions moins souvent du vent météo aussi fort que ces dernières années. Il y avait cependant quand même des journées fortes à l'époque. Il me semble également qu'il y avait moins souvent des plafonds aussi hauts. Le 3000 m



Joris Lardon (qui vient ici de poser à Saint-Ursanne en mode hivernal) a le souvenir d'avoir réalisé des vols de 100 km dans des conditions plutôt « peinarde ». (db)

c'était le Graal et il était difficilement atteignable ! »

Joris Lardon : « J'ai commencé à voler en delta au début des années 90. On était cinq potes du village à voler ensemble et comme on n'a jamais passé le brevet, on volait surtout en local. J'ai ensuite fini par arrêter

quand je me suis retrouvé seul et toujours pas très motivé à faire le brevet... J'ai ensuite recommencé le parapente début 2000 quand le Fred a ouvert son école à Boécourt. Étant élève, j'ai peu de souvenirs des conditions mais par la suite et lors des premiers cross, il me semble que



Fred Racle : « Aujourd'hui, avec toutes les infos qui circulent sur les réseaux, il est possible que tout le monde aille plus facilement et ceci n'importe quand. » (fr)

c'était moins venteux et moins turbulent. Je me souviens avoir fait des cross de 100 km plutôt peinant. Les conditions étaient en règle générale plus tranquilles. »

Raphaël Seuret : « J'ai commencé le parapente en 2002. J'ai le souvenir que les conditions météo étaient différentes qu'aujourd'hui. Mais à l'époque, j'étais dans une autre dynamique : je m'essayais à l'acro et les voyages parapente à l'étranger. Comme j'ai été amené à travailler à Berne, Zurich, Villeneuve et Fribourg avant de venir m'établir il y a trois ans dans le Jura, je cherchais surtout à découvrir un maximum de nouveaux sites en *Hike & Fly*, sans trop me soucier de la puissance du thermique. Mais quand j'y repense, c'est vrai que les conditions étaient plus calmes. Il y avait aussi des cycles d'orientation du vent plus variables. C'était aussi l'époque où je préparais mon brevet biplace : c'est donc dire si le cross n'était pas ma préoccupation ! »

Pierre Arn : « Je fais probablement partie des pionniers du parapente en Suisse. Mes balbutiements, c'était en 1986 lors de l'ouverture des pistes de ski à Verbier, à la Croix-de-Cœur. On avait un parachute de saut calé différemment. On n'était

jamais à plus de 20-30 mètres du sol, vu la finesse de nos engins. Comme on avait un taux de chute très élevé, on ne ressentait pas les effets du thermique. En 1987, on a commencé à faire des premiers vols en *soaring* avec des voiles qui avaient une finesse de 3,5. En fait, il fallait presque une tempête de vent pour tenir un peu en l'air. Mais il y avait déjà des conditions où il était impossible de voler. Je me souviens aussi que pendant les années nonante, il y avait des conditions très calmes en été ; c'était vraiment bizarre ! Avec nos voiles, c'était très difficile d'enrouler le thermique. On privilégiait les vols dynamiques ; donc on attendait que le vent forcisse pour se mettre en l'air. On était quand même casse-cous. »

À l'époque, les spécialistes ne préconisaient pas de se mettre en l'air entre 12 h et 16 h. On parlait d'un thermique trop fort, notamment au printemps. Aujourd'hui, il semble que le paradigme ait changé et que tout le monde vole entre ces deux créneaux. Quel est ton avis ?

Morane Montavon : « Je pense que le matin, c'est difficile d'avoir de bons thermiques et l'après-midi, ils sont davantage exploitables. Je

pense effectivement que ça a changé ; il faut toujours faire attention à l'heure de midi. Se mettre en l'air dans cet horaire dépend de beaucoup de facteurs, de la période, du vent, du site ! Si on décolle à 12 h sur un site sud avec une brise thermique malgré un vent météo nord ce n'est pas similaire à décoller avec du vent météo sud. Le matin est plus calme pour décoller et les thermiques sont plus calmes en principe. Il faut adapter tout ceci à son niveau de pilotage. »

Fred Racle : « Je ne pense pas que nous n'allions pas voler en début d'après-midi. Effectivement, un débutant ou quelqu'un avec moins d'expérience ne volait pas à toute heure. Aujourd'hui, avec toutes les infos qui circulent sur les réseaux, il est possible que tout le monde aille plus facilement et ceci n'importe quand. Avant, on faisait plus la différence de quelle journée est adaptée à qui, tandis qu'aujourd'hui aller voler est devenu plus banal. Il faut noter que l'évolution des voiles rend peut-être les conditions plus « accessibles », nos voiles pardonnent plus aujourd'hui. »

Joris Lardon : « C'est une bonne question ! Je n'ai pas souvenir de cela même si j'imagine que c'était le



Morane Montavon (ici en train de survoler la ville de Bienne) constate aussi que les conditions sont plus turbulentes. (mm)

cas en tant qu'élève. Après, j'ai vite commencé à voler seul dans différentes conditions. Cela dépend beaucoup de l'encadrement : pour les pilotes autonomes, c'est l'équipe avec laquelle on vole qui va fortement influencer notre progression dans les limites du confort personnel. Evidemment et pour les élèves, c'est tout le travail de l'instructeur de savoir fixer les limites de chacun par rapport à son niveau de pilotage. Il y a plein d'écoles différentes et des instructeurs plus conservateurs que d'autres. Sans critiquer l'une ou l'autre, je pense qu'un juste milieu est idéal, mais pour progresser et voler en sécurité il faut savoir sortir de sa zone de confort. »

Raphaël Seuret : « Je suis convaincu en effet que le thermique est plus puissant entre ces créneaux horaires. C'est la raison pour laquelle les élèves ne volent en principe pas l'après-midi. D'un autre côté, le matériel évolue sans cesse et il est de

plus en plus « *secure* ». J'ai l'impression que les pilotes qui se mettent en l'air l'après-midi sont tout à fait conscients des risques éventuels et l'expérience du pilote joue un grand rôle. Comme je fais beaucoup de *Hike & Fly* et que je monte à pied le 75% de mes vols, je me retrouve seul au décollage car peu de pilotes de cross sont motivés à marcher. Je ne suis donc pas souvent sollicité, mais par contre cela m'arrive régulièrement que l'on me demande le choix du meilleur site de décollage en fonction des conditions météo. » *Pierre Arn* : « De nos jours, on assiste à une course effrénée aux records. Et pour réaliser des longs vols, il faut se mettre en l'air, certes au bon moment, mais surtout quand les conditions sont très fortes. À l'époque, on se contentait de faire des ploufs ; l'objectif était de descendre les montagnes. Avec les années, on s'est rendu compte que l'on pouvait aussi se déplacer en parapente. Et cela a changé toute l'approche de

notre sport. Aujourd'hui, nos ailes sont plus « *solides* » ; il faut comprendre qu'elles ferment de moins en moins. Quand j'ai commencé le parapente, nos voiles fermaient sans cesse. C'est donc pour cette raison qu'il était déconseillé d'aller voler entre 12 et 16 h. Dans la région, j'ai été un des premiers à faire du cross avec des engins qui avaient une finesse de 6. Et qui dit cross dit aussi analyse météo très fine. Je dirais aussi qu'il faut respecter la nature. Et surtout savoir renoncer à un vol si on a des doutes. »

Le dérèglement climatique est avéré. D'ailleurs le *Swiss Glider* a consacré un dossier à ce phénomène dans sa dernière édition. On évoque en conséquence des conditions de vent plus « *turbulentes* », aussi dans notre région. Quel est ton constat ?

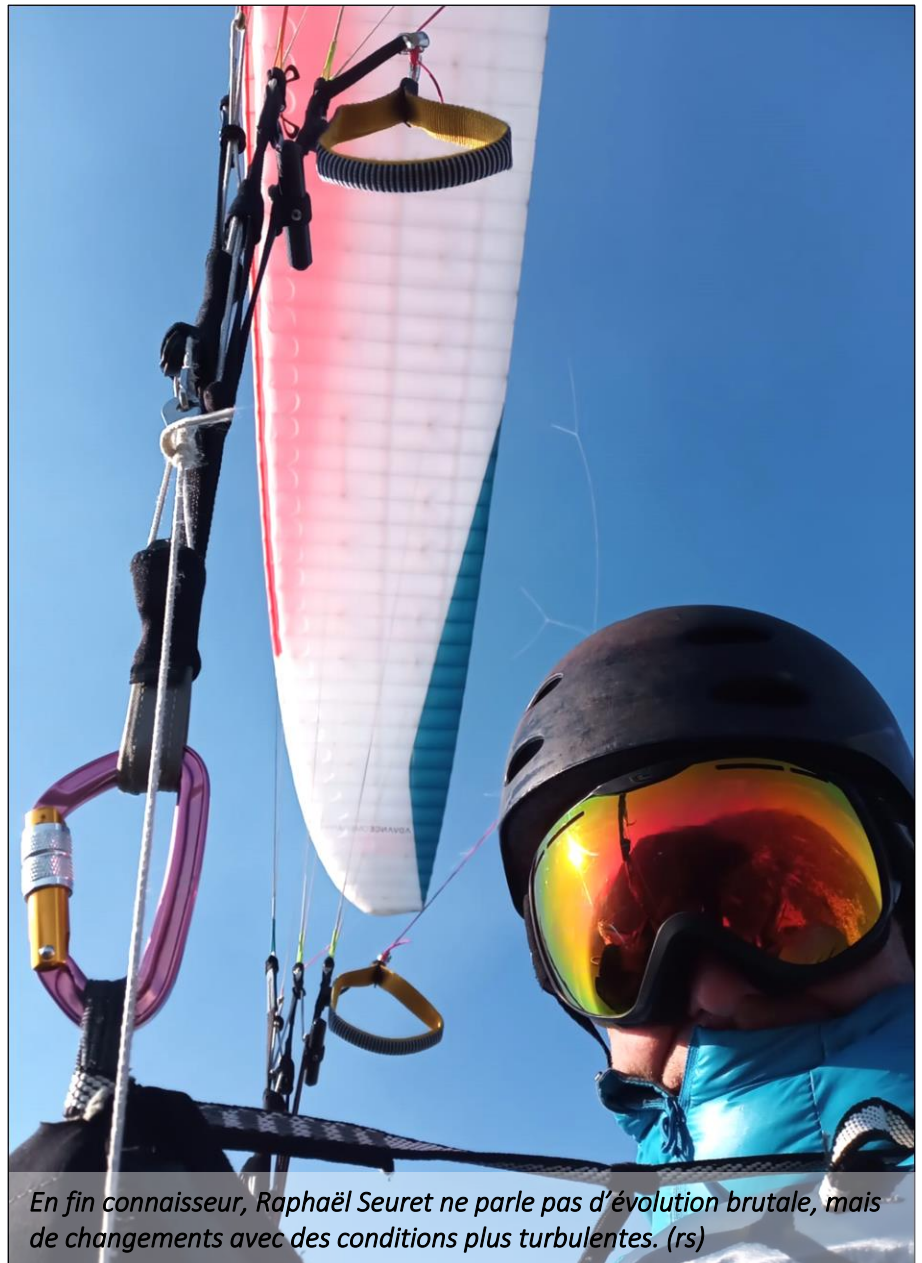
Morane Montavon : « C'est vrai que ces derniers jours étaient assez turbulents. Nous avons également eu

beaucoup de bise. À l'époque, je volais dans des conditions plus stables et maintenant je vole dans des conditions plus fortes. De plus, avec le matériel que j'utilise aujourd'hui, je peux rester plus longtemps en l'air dans ces conditions. C'est un tout mais si le *Swiss Glider* le dit, ça doit très certainement être vrai.

Fred Racle : « Je pense effectivement qu'il y a des différences, le soir moins de bascule nord régulière, plus de plafonds hauts. J'ai également l'impression qu'il y a beaucoup de jours de vent météo, par exemple de périodes de bise interminables. Dans *Parapente Mag*, il y a eu des articles concernant le sud de la France, qui devient plus aride, ce qui se traduit par des conditions plus extrêmes. Je crois que nous vivons une situation similaire chez nous, mais à une échelle différente. Nous nous dirigeons également dans cette direction. L'évolution du climat crée des conditions différentes. Cependant, il est difficile d'évaluer cela à l'échelle humaine, car il y a toujours eu des variations naturelles. Les vents ont toujours été turbulents, mais nous constatons plus fréquemment des situations intenses. Il est possible que les courants thermiques soient également plus puissants, mais cela nécessite une vérification supplémentaire. Les conditions ne sont peut-être pas nécessairement plus intenses, mais elles se produisent plus souvent avec intensité. »

Joris Lardon : « Je pense que le dérèglement climatique influence évidemment les conditions de vol. Le thermique plus fort et surtout le vent quasi omniprésent les rendent plus turbulentes. À l'époque, la fiabilité des prévisions était meilleure. C'était plus facile de planifier ses journées de vol ; maintenant, les conditions changent très vite. Parfois du soir au matin et c'est devenu compliqué de prendre un congé pour un cross plusieurs jours à l'avance. »

Raphaël Seuret : « C'est sûr que les conditions sont devenues plus turbulentes de nos jours. Depuis vingt



En fin connaisseur, Raphaël Seuret ne parle pas d'évolution brutale, mais de changements avec des conditions plus turbulentes. (rs)

années, il y a forcément eu une évolution des conditions météo, mais je ne parlerais pas d'évolution brutale ! Ce que je constate aussi, c'est que les thermiques sont encore très présents en fin de journée et même parfois relativement puissants en automne. D'autre part, nous sommes confrontés à de longs régimes de vent mono directionnel. Cela fait plus d'un mois que nous avons de la bise. Je n'avais jamais vu ça auparavant. Et ce vent d'Est parfois très soutenu, ne nous arrange pas puisque le thermique reste très haché. »

Pierre Arn : « Pour moi, c'est une évidence : les conditions sont nettement plus fortes depuis environ dix années. Il est possible de faire de jolis cross jusqu'à l'automne. Je vais à

ce titre citer un exemple. C'était l'automne passé. Comme c'était nord, on a décidé d'aller tenter notre chance à Tavannes. Et franchement, au décollage, c'était bof, bof, alors que l'on avait des ambitions de crosser. Après avoir décollé, je suis allé au sud et j'ai vu que ça montait. L'Alphonse m'a suivi et on a pris des coups de pied aux fesses, avec du 7 m/seconde. C'était complètement fou ! »

Quels conseils pourrais-tu donner à la jeune génération de pilotes ? À quoi faut-il faire particulièrement attention ? Quels sites Internet météo sont à recommander absolument ?

Morane Montavon : « Le plus important, c'est de faire des gonflages

dans toutes les conditions, vent fort, vent travers, au plat, dans une pente, faire du *kite* avec sa voile ou d'autres exercices. Le gonflage est la chose la plus importante dans le parapente et nous avons tendance à le négliger. C'est ça qui fait évoluer et ressentir son aile. Si en plus on peut faire quelques stages SIV et des manœuvres sur le lac... Se mettre en difficulté et s'habituer à ces situations. Ça aide pour le vol de site, le cross. Nous avons vu des accidents qui auraient été évitables avec des meilleures compétences en gonflage. Quand j'ai commencé, je faisais des heures de gonflage, c'était peut-être plus facile pour moi car j'avais le temps et l'énergie. Pour les sites météo, pour le vol en général : les balises et pas juste une balise mais celles de la région. Météo suisse est bien pour le texte, les analyses de l'évolution de la journée et les orages. Avec ceci nous avons l'essentiel. Pour pousser un peu plus : météo parapente pour les thermiques et autres infos en lien avec le vol de distance.

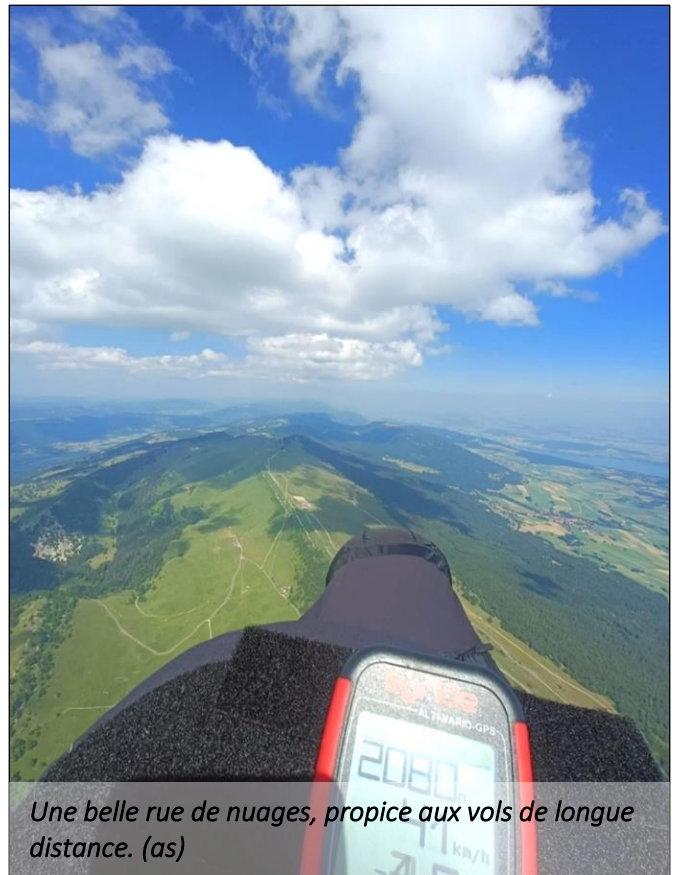
Fred Racle : « Pour les sites météo, demandez plutôt à ceux qui font le météo café ! Au niveau des sites, je suis moins à jour car j'utilisais principalement pour le cross et ceci est une optique différente. Pour simplement aller voler, il suffit de regarder le vent et les orages sur Météo suisse. Mais j'essaie de regarder les balises et même s'il n'y a pas beaucoup de vent sur nos balises, je vérifie toujours les autres balises plus hautes comme Chasseral par exemple. Comme conseils, je pense qu'il faut rester humble, par rapport aux conditions, par rapport au vent. Moi je suis toujours dans l'optique de ne pas pousser les gens à changer de voile. Il ne faut pas chercher la performance mais la sécurité et à être à l'aise sous sa voile. Il faut réfléchir au 10% du vol où ça tabasse plutôt qu'au 90% du vol où on est à l'aise sous une voile plus performante. Ce n'est pas parce que des pilotes expérimentés vont voler que c'est accessible à tous ! Il ne faut pas

être trop peureux non plus, mais n'oubliez pas d'avoir du respect, car en l'air ça peut être méchant ! Il faut se faire son idée et ne pas seulement regarder les réseaux. »

Joris Lardon : « Il faut rester humble, regarder la météo avant de se mettre en l'air, s'entourer de pilotes plus expérimentés (surtout au début) et bien sûr voler un maximum dans toutes les conditions avec du matériel adapté à son niveau et surtout avec plaisir... Encore

une petite chose mais pas des moindres, ne jamais avoir honte de renoncer si on ne le sent pas, même si l'effet de groupe est puissant. Je crois qu'il n'y a rien de pire que de regretter d'être en l'air. Concernant les sites météo, j'en utilise six principaux pour planifier un congé pour un cross : XC Therm, Soaring Météo, Windy et météo parapente, Météo suisse et, enfin, Meteo Blue. »

Raphaël Seuret : « Je conseille en premier lieu aux jeunes pilotes d'aller voler avec des pilotes plus expérimentés, mais sans vouloir absolument les suivre. Les voiles sont plus performantes pour ceux qui volent depuis longtemps et les routiniers ont l'avantage de connaître toutes les spécificités des sites. Choisir le bon site en fonction du niveau de vol est primordial pour moi. Pour la météo, je conseille Météo Suisse. C'est une référence au niveau vent et radar d'orages, mais il faut aussi se renseigner ailleurs pour le reste. Je vais toujours voir Meteo Blue : il prend des informations sur d'autres sites et il fait une compilation de toutes ces données. »



Une belle rue de nuages, propice aux vols de longue distance. (as)

Pierre Arn : « Pour moi, il y a un principe fondamental en parapente : c'est la notion du plaisir. Et pour ça, il faut aller le bon jour sur le bon site. Cela peut paraître simpliste, mais pour moi c'est la base, même après plus de 35 années de parapente. Et certains jours, il faut choisir la pétanque, c'est mieux et surtout moins dangereux. Et je conseille de bien se renseigner auprès des autres pilotes avant d'aller voler. Pour la météo, je conseille Météo Suisse en premier lieu pour les informations générales. Pour ce qui est plus spécifique aux sites, il y a meteoparapente.com. Il donne les vents du matin au soir et c'est souvent déterminant pour savoir si c'est volable ou pas. Meteo Blue est important pour le paralpinisme. Je consulte aussi XC Therm pour la puissance du thermique. Et puis, le jour du vol, il faut faire le tour des balises, notamment celle de Chasseral si l'on décide de voler dans notre région. Enfin, je rappelle que le Dabs doit aussi être consulté. »

Propos recueillis par Julien Gogniat et Daniel Bachmann

Fabian Umbricht donne son avis d'expert météorologue

Point de vue scientifique

Comment comprendre plus scientifiquement les effets de ce que l'on peut raisonnablement appeler le dérèglement climatique ? Notre collègue Fabian Umbricht tente d'y apporter des réponses plus détaillées. Fabian travaille comme prévisionniste à Meteotest, à Berne. Pilote talentueux (il a d'ailleurs signé un fabuleux vol de plus de 200 km en début de saison sur la première chaîne), il avait notamment remporté la Jura'ltitude XC en 2015. Son avis vaut le détour.

Quelles sont les conséquences précises du dérèglement climatique sur les conditions de vent, les conditions thermiques et donc sur les conditions de vol ?

« C'est difficile de répondre à cette question de manière précise, car le changement climatique est un changement irrégulier et qui n'est pas linéaire. Par définition, le changement climatique est un changement de la moyenne des températures qu'il n'est pas possible de constater par des observations singulières. Avec l'augmentation des températures, nous avons désormais davantage d'énergie, ce qui rend possible l'apparition d'événements plus extrêmes. Cependant, ces conditions extrêmes ne sont pas propices au vol ; on peut donc dire qu'elles n'affectent pas directement les conditions de vol. On peut cependant constater que ces événements extrêmes deviennent plus fréquents et plus intenses. »

« En ce qui concerne les conditions générales (des événements qui ne sont pas extrêmes), telle qu'une phase de haute pression, un régime de bise ou un courant de sud-ouest, nous observons aussi des changements, mais plutôt dans la durée et la fréquence plutôt que dans l'intensité. Par exemple, des périodes de bise (ou d'autres régimes) ont tendance à s'installer plus fréquemment et à persister plus longtemps. En bref, lorsqu'un régime météorologique s'installe, il a tendance à persister plus longtemps, ce qui influence les conditions de vol. »



Fabian Umbricht est formel : si l'énergie de l'atmosphère augmente, on constate des différences de pression plus importantes, des gradients plus raides et donc davantage de vent. (fu)

« Par exemple, après une période de sécheresse, nous pouvons observer des conditions thermiques plus fortes, plus violentes et des bases de nuages plus hautes. En ce qui concerne le vent, il est difficile de faire des prédictions précises sur son évolution. Cependant, si l'énergie de l'atmosphère augmente, nous constaterons des différences de pression plus importantes, des gradients plus raides et donc davantage de vent. »

« La durée des périodes météorologiques est déterminée par les changements dans la circulation globale des masses d'air. L'intensité des événements est liée à l'énergie présente dans les masses d'air. »

« Personnellement, je ne vole que depuis dix ans ; donc je n'ai pas une expérience assez étendue pour vous parler de l'évolution à long terme. Cette année, nous avons connu un mois de juin très sec, ce qui a entraîné des bases de nuages plus hautes. Ce phénomène était plus rare par le passé. Je ne pense pas que cela soit directement lié au changement climatique, mais plutôt à la sécheresse. Cependant, il est probable que ce régime de sécheresse (qui devient plus fréquent) et sa durée (qui devient plus longue) découlent de ces changements clima-

tiques. Le lien de causalité n'est cependant pas direct. Les changements climatiques peuvent entraîner une sécheresse prolongée, ce qui, à son tour, peut entraîner des conditions thermiques violentes et des régimes de vents plus fréquents, qui durent plus longtemps, mais pas nécessairement plus intenses. Ce sont les événements extrêmes qui deviennent plus violents et dans tous les cas, ne sont pas favorables aux activités aériennes. »

« Concernant les modèles météorologiques, ils utilisent des calculs basés sur la physique plutôt que sur l'expérience pour prédire les événements. C'est pour cette raison que la performance des modèles ne devrait pas être influencée par le changement climatique. En revanche, les modèles qui donnent une prévision pour plus de sept jours prennent en compte la climatologie d'un endroit pour compenser le caractère chaotique de l'atmosphère. La climatologie étant basée sur les conditions du passé, on peut observer un certain décalage dans ces prévisions à long terme. Pour les événements extrêmes, il reste difficile d'obtenir des prévisions précises à deux semaines ou pour des périodes plus longues. »

Propos recueillis par Julien Gogniat

Le marche et vol fait de plus en plus d'adeptes !

Les marcheurs - voleurs

L'idée de ce groupe est venue en automne 2020 lors d'une des dernières « Transjurassiennes » proposées par Pierre Arn et moi-même. Le but de cette journée consistait à partir depuis Granges et de faire plusieurs marches et vols pour rejoindre Courfaivre. Une dizaine de personnes étaient intéressées à participer à ce projet « *Hike and Fly* ». Afin de simplifier l'organisation de cette journée, un groupe WhatsApp a été créé, à travers lequel un dynamisme de marche et vol s'est fait sentir les semaines qui suivirent.

Des membres désirant se rendre à pied sur un site de décollage en ont fait la proposition aux autres parapentistes du groupe. C'est ainsi que pour la première année, des propositions de marches s'organisaient en fin de journée pour des vols du soir. Plus les semaines passaient, plus les marches se préparaient à l'avance pour un départ en milieu de matinée afin de voler avec les premiers thermiques de la journée.

Un exemple durant le mois de mai dernier : nous étions quatre personnes à partir depuis le Restaurant du Viola pour monter au décollage de Raimeux. Certaines personnes avec un peu moins de physique nous ont rejoints après une heure de marche à Rebeuvelier et une autre en cours de route. Finalement, nous étions une dizaine de marcheurs à rallier le sommet de la montagne du Raimeux à pied avec notre matériel de parapente sur le dos.

Au décollage, les « marcheurs » ont pris le temps de se reposer en mangeant leur casse-croûte et les premiers « voleurs » ont décollé vers midi. Les superbes conditions thermiques ont permis à chacun de se balader dans toute la vallée et, pour les plus chanceux ou courageux, de partir en cross pour finir près de la piscine d'Engollon dans le Val-de-Travers.

Comme vous avez pu le lire dans les dernières éditions de *La Plume*, une autre grande distraction dans ce groupe est celle du marcher et voler en moyenne montagne, que ce soit dans les Préalpes bernoises ou dans les Alpes valaisannes. Une première sortie d'un jour a été organisée l'année passée à la cabane de Blüemlisalp, région de Kandersteg, par



Une fine équipe à l'assaut de Raimeux : Patrick Schindelholz, Simon Braccucci, Lucas Lometti, Daniel Bachmann et Raphaël Seuret. (rs)

Olivier Nyffeneger. Pierre Arn en a organisé une autre en septembre au sommet du Barrhorn : le plus haut sommet de Suisse atteignable en randonnée pédestre. Lors de ces sorties, de magnifiques conditions météo (sans trop de vent) ont toujours permis de rejoindre la vallée par les airs.

Dans l'édito de la dernière édition, je vous avais informés que le matériel de vol a beaucoup évolué ces dernières années. En quinze ans, le poids de l'équipement a diminué presque de moitié, rendant ainsi les expéditions beaucoup plus accessibles. Au niveau sportif, le groupe « Marcheurs – Voleurs » s'adapte et avance au rythme du plus lent et ainsi tout le monde y trouve son compte.

Nous sommes actuellement environ 25 personnes dans ce groupe WhatsApp et chaque semaine plusieurs messages de *Hike and Fly* sont proposés. En règle générale, les pilotes désirant monter à pied soumettent l'idée un jour à l'avance pour les week-ends. En revanche, pour les vols du soir, c'est souvent à midi ou à la dernière minute que les messages arrivent en fonction des conditions idéales de vols.

Une autre occasion intéressante pour faire du marche et vol est lors de départ

en cross. On choisit le meilleur site de décollage en fonction des prévisions thermiques et on planifie notre arrivée pour nous permettre de décoller avec les premiers ascendants. L'avantage du *Hike and Fly* est que très peu de monde se trouve au décollage, étant donné qu'il faut monter à pied.

De plus, lorsque l'on vole, nous ne sommes que deux ou trois parapentistes à enrouler les pompes... le cœur léger ! En se laissant déporter où le vent nous mène, nous ne nous préoccupons plus de devoir aller rechercher la voiture au déco... le retour à la maison se fera en transport public !

Après avoir échangé avec des personnes adeptes de la peau de phoque, il sera peut-être proposé l'hiver prochain des randonnées à ski pour redescendre en parapente. Ce serait ainsi une autre alternative très intéressante de faire du « ski et vol » afin de gravir les montagnes pour rejoindre la plaine en volant.

Ce groupe WhatsApp des « Marcheurs – Voleurs » est ouvert à toutes et tous. Elles peuvent me contacter et je me ferai un plaisir de les inclure.

Bon *Hike and Fly* !

Raphaël Seuret,
079 / 475 85 99

Une cabane, une assiette de bons röstis et un superbe vol...

Marche et vol sympathique

La Glecksteinhütte se situe au-dessus de Grindelwald et constitue un objectif attractif pour un *hike and fly* : le panorama est magnifique. Arrivé à la cabane, il est possible d'allonger la rando ou de se prélasser sur la terrasse en savourant une assiette de röstis et il y a un décollage grand luxe avec manche à air à deux pas du refuge.

22

Début septembre 2022, je prépare ma Skin Plume et mes affaires de rando et me rends à Grindelwald. Le départ officiel de la rando ne se situe pas au village mais un peu plus haut, en direction de la Grande Scheidegg. Je choisis de me rendre au restaurant Wetterhorn (grand parking, évidemment payant, route interdite après l'hôtel) et de partir de là. J'irai atterrir au mieux dans un champ aux alentours du restaurant. Une autre possibilité est de parquer au village, près de l'un des deux atterros officiels, puis de marcher jusqu'à l'hôtel ou de profiter des transports publics jusqu'à l'arrêt Oberer Gletscher (devant le restaurant) ou de gagner quelques centaines de mètres de dénivelé en descendant à l'arrêt Gleckstein.

Montée à la cabane

Les temps annoncés sur le site de la cabane (www.gleckstein.ch) sont de 3h30 depuis le parking du restaurant (1100 mètres de dénivelé) et de 2 h 45 depuis l'arrêt Gleckstein (800 mètres de dénivelé). Vu d'en bas, ces temps annoncés semblent improbables car on ne voit qu'une grande face et on se demande où ce sentier peut bien passer.

La rando débute tranquillement sur un chemin facile et après trois quarts d'heure de marche, il devient plus alpin. Le sentier balisé blanc-rouge-blanc est coté T3 mais il n'est pas à prendre à la légère pour les personnes peu à l'aise avec le vide. Bien que les endroits exposés soient sécurisés par des câbles, il est recommandé d'avoir le pied sûr car certains passages sont plutôt étroits et le vide n'est pas très loin. Cependant il n'y



Une manche à air et un décollage facile : tout est réuni pour se mettre en l'air dans de bonnes conditions. (fr)

a pas de difficulté particulière pour les personnes qui ont l'habitude de crapahter en montagne. J'y ai croisé toutes sortes de personnes durant mon ascension. Les variations de terrain et de difficulté, les panoramas que l'on découvre au fur et à mesure et la petite douche obligatoire au passage du torrent Wyssbach rendent ce sentier très plaisant ; c'était une belle découverte.

Glecksteinhütte

La cabane est bien entendu le point de départ de nombreuses courses alpines sur la chaîne du Wetterhorn ou celle du Schreckhorn et il y a plusieurs jardins d'escalade aux alentours. Il y a aussi la possibilité de prolonger la rando en parcourant en boucle le sentier du Beesi Bärkli qui conduit jusqu'au glacier supérieur. C'est un sentier exposé, avec quelques pas d'escalade, balisé blanc-bleu-blanc et coté T4. Compter 3h aller-retour selon les informations de la cabane.

Pour ma part, j'avais comme projet de me rendre au Chrinnenhorn. Après avoir bu une boisson gazeuse et trop sucrée qui fait un bien fou sur la terrasse, je dépose mes affaires de vol au déco et j'entame l'ascension de ce petit sommet aérien situé 400 mètres au-dessus du refuge. Il est aussi balisé blanc-bleu-blanc et coté T4. Le balisage est hyper

abondant au début, puis il y a une petite section un peu « paumatoire » dans des éboulis et une section finale un peu aérienne où il faut s'aider des mains. La vue est magnifique et plongeante ! Il m'a fallu un peu moins de 2 h pour l'aller-retour.

Parapente

En arrivant au déco, j'aperçois deux parapentistes prêts à décoller. Je les observe attentivement, histoire d'enlever ce petit stress toujours présent en terre inconnue et en montagne. Tout se passe à merveille, le terrain est franchement facile, il y a une manche à air et le drapeau de la cabane donne également une bonne indication car on peut être sous le vent du promontoire rocheux sur lequel elle est construite. A mon tour de profiter de mon facilitateur de descente.

Comme d'habitude avec une mono-surface, le gonflage est simple et instantané et je me retrouve rapidement en l'air. Par bonnes conditions de fin de journée, il est possible de profiter de l'ensoleillement de la face nord du Wetterhorn pour se balader un peu mais pour moi, ce jour-là, c'était juste un vol plané panoramique jusqu'à la voiture. C'était une toute belle journée.

Fred Racle

Cette fois-ci, on compare les meilleurs vols en kilomètres...

Par ici les statistiques

Suite et fin de l'article de la précédente édition sur les 3 meilleurs vols en points de chaque site mais, en comparant les meilleurs vols en kilomètres cette fois-ci.

En classant les vols en fonction de la meilleure distance, le classement est modifié pour 13 sites sur les 29 de notre terrain de jeu favori. Pour les sites concernés, le tableau de la meilleure distance a été ajouté sous celui du meilleur score paru dans *La Plume* de décembre. Certains vols en distance libre sentent bon l'aventure en terre inconnue... et le retour tardif chez soi !

Seulement deux vols de 2023 viennent s'ajouter au classement, j'espère que ça changera d'ici la fin de la saison !

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

Le Cernil (Corgémont)

Coordonnées : 47.17316, 7.13819

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.

21.05.20 14:42	Christian Voiblet	R	198.86 km	278.40 p.
24.05.20 09:19	Peter Hürlimann	P	141.72 km	141.72 p.
26.05.22 10:33	Peter Hürlimann	P	133.21 km	133.21 p.

Dans la précédente édition, Peter Hürlimann tentait le tour de la CTR de Berne dans le sens anti-horaire. Il remet ça dans le sens horaire en allant encore plus loin, il survole Thoune lors de son vol de 141 km Jura – Préalpes – retour en tournant autour de la CTR, un beau projet !

Vallée de Tavannes

Montoz Sud

Coordonnées : 47.20668, 7.21535

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.

24.04.21 11:48	Christian Voiblet	R	304.44 km	426.22 p.
21.04.18 11:33	Francis Gafner	D	257.91 km	309.49 p.
21.04.07 12:19	Christian Voiblet	D	257.56 km	309.07 p.

Christian remplace Francis...

Montoz Nord

Coordonnées : 47.208, 7.21713

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.

12.06.21 12:29	Christian Voiblet	R	256.21 km	358.69 p.
05.07.11 13:31	Francis Gafner	D	246.20 km	246.20 p.
20.07.21 12:27	Jürg Ris	R	218.12 km	305.37 p.

Francis remplace Christian...

Rochers de Loveresse

Coordonnées : 47.25089, 7.241

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.

20.04.11 11:48	Francis Gafner	D	302.71 km	302.70 p.
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.

Francis - Christian, Christian – Francis... Christian a passé les 300 km à Montoz et Francis à Loveresse !

À Montoz et Loveresse, il y aura du boulot pour trouver un parapentiste sur le podium.

Montagne de Sorvilier

Coordonnées : 47.22361, 7.31444

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.

26.06.15 14:30	Peter Hürlimann	P	89.48 km	89.48 p.
07.06.15 13:18	Béat Howald	D	82.67 km	82.67 p.
28.06.15 14:57	Fred Racle	P	80.54 km	80.54 p.

Notre regretté Béat occupe la deuxième place, le local du site la troisième alors que ce jour-là, je pensais avoir fait le plus dur pour piquer le record à Peter Hürlimann.

Le Buement (Court)

Coordonnées : 47.22935, 7.38046

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.

27.07.22 11:50	Colin Mumenthaler	P	175.66 km	175.65 p.
13.07.20 13:47	Joris Lardon	P	136.34 km	190.88 p.
13.04.14 11:50	Marcel Schmid	P	125.85 km	125.85 p.

Magnifique vol de Marcel Schmid qui va poser à Schwyz.

Moutier

Graiterie

24

Coordonnées : 47.2564, 7.3752

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.

10.07.22 12:45	Morane Montavon	P	183.84 km	183.84 p.
03.07.11 12:35	Alexandre Constantin	P	142.56 km	142.56 p.
20.06.18 13:40	Roman Kowalczyk	P	126.52 km	151.82 p.

L'Alex en balade sur les crêtes jurassiennes, sans vario !

Maljonn

Coordonnées : 47.285, 7.4863

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.

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.
03.08.19 12:30	Markus Erb	P	100.40 km	100.40 p.

Toujours pas de welsch dans le classement mais un beau vol de Markus Erb. Décollage, thermique, traversée du Plateau en ligne droite, cligno à gauche, posé à Lucerne.

Raimeux Sud

Coordonnées : 47.29956, 7.42523

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.

22.04.07 12:42	Jürg Ris	R	259.45 km	311.34 p.
09.04.07 13:48	Jürg Ris	R	165.09 km	198.11 p.
27.04.08 12:12	Jürg Ris	R	164.66 km	197.59 p.

3 vols, 589.2 km, Jürg Ris.

Finale de malade pour son vol de 165.09 km : Montoz 2787 m – Delémont – Raimeux – 600 m/sol à Courroux, sans enrouler !

Le Montcé (Mervelier)

Coordonnées : 47.34895, 7.51189

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.

14.07.22 15:34	Martin Bühler	P	27.52 km	27.52 p.
25.06.17 14:31	Raphael Jeger	P	22.50 km	22.50 p.
12.04.17 17:24	Raphael Jeger	P	21.88 km	21.88 p.

Pas de grands bouleversements au Montcé.

Pierreberg

Coordonnées : 47.37589, 7.41063

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.

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.
25.09.16 15:51	Fabian Bieli	P	27.66 km	27.66 p.

Ici non plus, pas de grands changements.

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.

03.08.15 12:37	Joris Lardon	P	128.79 km	154.55 p.
06.08.15 13:47	Joris Lardon	P	113.87 km	159.42 p.
03.07.16 12:39	Joris Lardon	P	58.58 km	58.57 p.

Aux points ou en distance, ça reste le site à Joris !

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.

29.04.23 13:13	Joris Lardon	P	71.60 km	71.60 p.
01.04.21 13:43	Florent Schori	P	56.65 km	67.98 p.
29.04.23 13:13	Laurent Petermann	P	41.04 km	49.25 p.

Il s'est passé des trucs en 2023. Joris pique la première place à Florent et Laurent signe la troisième meilleure distance.



Des fleurs bien méritées, sans oublier le vin, lui aussi bien mérité. Sa compagne Sarah n'a pas été oubliée non plus ! (lpe)

Fred Lovis, le Jurassien devenu une figure incontournable !

La grande interview

Samedi 21 janvier 2023 : cette date restera assurément gravée dans l'esprit de Fred Lovis et dans l'histoire du VLJ. Le lieu : La Lenk, au cœur de l'Oberland bernois. Le rendez-vous : l'assemblée générale de la Fédération Suisse de Vol Libre. C'est là que notre Fred a fait ses adieux au comité directeur de la FSVL après 22 ans de bons et loyaux services au profit du vol libre. Pour *La Plume*, Valérie Groux est allée lui poser quelques questions en guise de bilan.

C'est par un mercredi après-midi maussade, un peu à l'image de la météo de ce début de printemps

2023, que je suis allée chez le Fred pour cet interview axée sur son activité durant 22 ans au sein de la FSVL. Il n'y a que peu de personnes qui consacrent 22 années de leur vie pour une cause et c'est avec brio qu'il a défendu la Romandie et représenté le Jura au sein de la FSVL. Chaleureusement accueillie, c'est autour d'une bonne bouteille qu'il a répondu avec plaisir à mes questions avant de vite partir pour son activité suivante ! Eh oui, il est comme ça, toujours à fond et hyper occupé.

Comment es-tu arrivé à la FSVL ?

Un grand concours de circonstance original, et c'est même peu dire. C'est les Championnats de Suisse de

parapente en 1997, à Fiesch. J'avais coulé au fond d'une vallée et je faisais du stop pour rentrer. Une voiture me prend et toujours enthousiaste à raconter des histoires, je leur explique ce que je fais. Et lorsque je leur demande ce qu'ils font là, le couple me répond que monsieur est Hans-Peter Denzler et qu'il est le directeur de la Fédé.

On a eu un super *feeling* ; chaque fois qu'on se croisait sur cette compétition, on discutait. Il cherchait un correspondant pour le *Swiss Glider*. Je lui dis que cela pourrait m'intéresser. Alors j'ai postulé sur sa recommandation. Et c'est dès 1998 que j'écris pour le *Swiss Glider*. À cette période, les Romands n'étaient pas trop fans de la FSVL, c'était un truc

de Suisses allemands qui mettaient des règles. Je me suis investi à fond pour le *Swiss Glider*, et à la suite de cela, on m'a demandé si je voulais entrer au comité. C'est donc en 2001 que j'entre au comité. Je pensais trouver des gens en costard cravate, mais non, c'étaient tous des volants. On m'a rapidement confié des responsabilités. On était deux Romands, avec la responsabilité de la chaîne du Jura. Je représentais la Romandie en général et l'autre Romand s'occupait de la partie sportive de l'activité.

Quelle était ta motivation pour entrer au comité de la FSVL à cette époque ?

Le concours de circonstances a provoqué mon entrée au comité et j'ai toujours aimé m'investir à fond dans ce que je fais. J'ai voulu faire



Dirigeant pendant 22 ans, mais surtout pilote de biplace chevronné, pour le plus grand plaisir des clients. (fl)

quelque chose pour la Fédé et en particulier pour le parapente. La passion de cette activité me motivait.

Quelle était ta représentation de la FSVL à ton entrée au comité ?

Comme dit, j'imaginai des gens en costard cravate. Alors c'est vrai que c'étaient plutôt des gens avec un niveau de formation élevé (médecin, avocat), mais cela n'empêchait pas qu'il y avait une super ambiance, dans l'esprit du vol libre comme on le connaît.

Des liens forts se sont créés : on a par exemple un groupe des anciens qui se retrouve toujours avec plaisir. On s'invite les uns chez les autres deux fois par année.

Comment le « Welsch » que tu étais a été accueilli ?

Il y avait un Romand avant moi, que j'ai remplacé. On était « le vol libre », vraiment libre ! D'ailleurs, la FSVL est bien la Fédération Suisse de Vol Libre. Mais en allemand c'est SHV Schweizer Hängegleiter Verband qui se traduit par l'association suisse de volant, il n'y a pas la notion de liberté dans la langue de Goethe. C'était toujours un peu plus « olé olé » chez les Romands. Il y a une tendance plus cool ; on essaye d'éviter les règles. Par exemple, le *Speed Flying* et le *Woopy* ont été initiés en Suisse par les Romands, idem pour les Championnats de Suisse d'acrobatie. Et à chaque fois il y avait une réflexion du genre : « Ah ! mais les Welsches, ils amènent encore une nouveauté ! »

En 2007, quand il a fallu organiser les Championnats du monde d'acro, la FAI (Fédération aéronautique internationale) voulait une signature de la FSVL pour la supervision officielle de la manifestation, même si



Un dernier discours devant les membres de la FSVL. (lpe)

elle était organisée par une organisation privée (Alain Zoller et son équipe). Encore une histoire de Welsches ... La peur du risque à la FSVL a été difficile à maîtriser, j'ai dû bien négocier avec le comité.

Quel engagement cela représente-t-il ?

Huit séances par année, ainsi que l'assemblée générale, des commissions et des représentations lors de manifestations. Deux à trois fois par année, on se voit deux à trois jours. Finalement, c'est au moins une fois par mois. Évidemment, cela dépend aussi de ce que tu souhaites amener au comité.

Il y a des jetons de présence qui couvrent les frais. On va toujours bien manger et dormir dans un coin sympa à la charge de la FSVL.

Combien y avait-il de membres (ou de volants) en 2000 lorsque tu es arrivé à la FSVL ?

Il y a eu un boom du parapente entre 2000 et 2006.

Et en 2022 ?

On a passé les 17'000 volants

Quels sont les projets auxquels tu as participé ?

- J'ai pu mettre en place un système de marketing pour les manifestations, un concept visuel (tente, portique, lunettes 3D) dont tous les clubs peuvent bénéficier sur demande à la FSVL.
- Les Championnats du monde d'acro.
- La gestion des problèmes et des conflits sur des sites de vol, avec observation et rapport au comité afin qu'une décision soit prise.

Quelles évolutions perçois-tu de ces vingt dernières années ?

La plus grande évolution, ce sont les performances de vol. L'évolution de matériel est majeure. Il y a aussi le professionnalisme qui est entré en jeu. Il n'y a plus de place au hasard. La gestion des risques a aussi bien évolué ; elle reste et restera encore un objectif et une préoccupation majeure de la FSVL. L'ancien président de la Fédé Daniel Riner voulait



Une petite délégation du VLI était présente à La Lenk pour assister à la sortie de Fred : Daniel Bachmann et Simon Brancucci. Manque sur la photo : Roman Kowalczyk. (photo : Annina Strupler – FSVL)

et souhaitait toujours diminuer les risques et les accidents. Son rêve : un airbag pour parapentiste.

En 20 ans, l'espace est de moins en moins libre pour nous. Il y a 20 ans, la seule préoccupation (ou presque) était la sécurité. Il n'y avait pas de problèmes avec les espaces aériens, il y avait beaucoup plus de tolérance car moins de parapentistes et moins de performance. On ne trouvait jamais un parapente en plaine.

On s'était retrouvés avec toutes les associations qui volaient au Gurten (Berne) avec l'OFAC il y a environ 15 ans. Il y avait des représentants des planeurs, militaires, montgolfières, parapentes et deltas. Notre préoccupation, c'était la prise de conscience entre nous. Maintenant, il y a des règles bien définies.

Il y a aussi le problème environnemental et les milieux écologiques qui mettent la FSVL en difficulté. On a dû engager une personne, suite à la pression des écolos, qui devait surveiller tout ce que les cantons allaient mettre en place : où des zones de tranquillité allaient être créées, où d'autres zones de restrictions pour les activités de loisirs. La FSVL travaille pour conserver des sites de vol ouverts et accessibles. Par exemple au Chasseral, il y a une zone de tranquillité ; on n'a pas le droit de sortir des sentiers pédestres, le kite est interdit mais pas le parapente.

Quel est ton meilleur souvenir ?

Je suis très content que mon investissement ait contribué à ce que la Romandie soit complètement intégrée à la FSVL. Il me semble avoir pu représenter la Romandie le mieux possible et avoir su défendre ses intérêts au sein de la Fédé.

Je suis fier d'avoir su convaincre le comité d'amener les Championnats d'acro à Villeneuve. Je me souviens encore de cette signature durant un repas après la conférence des présidents. Je les ai saoulés un moment avec ça !

Une petite anecdote :

Il y a une cave à la FSVL... C'est là qu'on s'approvisionne pour les cadeaux lors de manifestations ou pour les invités. Environ 600 bouteilles par année sont distribuées. Tous les quatre ans, une des structures de la FSVL est responsable d'acheter le vin.

En 2019, c'était au tour du comité et chaque membre du comité devait amener un vin de sa région pour le faire déguster. Cela s'est fait à l'aveugle dans un restaurant, donc personne ne savait ce qu'il buvait. Il y avait sept vins de sept régions différentes. À la fin, deux vins étaient choisis pour la finale, dont celui que j'avais apporté, et lors du dernier tour, c'est le vin jurassien qui a été choisi (devant le Valais !) ce qui a

permis à une cave jurassienne de vendre 2400 bouteilles à la FSVL : Garanoir du Clos des Cantons.

Lors d'un comité vers Berne, ma voiture était dans un garage, qui malheureusement pour moi était fermé

Existe-t-il des activités organisées par la FSVL ?

Oui, elle organise :



Dans les airs, comme très souvent ! Là, Fred Lovis est véritablement dans son élément. (fl)

Il y a eu une personne qui a voulu créer un groupe et qui voulait créer une Fédération romande de vol libre. Je suis allé discuter avec eux : je trouvais que cela risquait de tuer la FSVL et les intérêts du vol libre de manière générale. Heureusement, cela n'a pas été plus loin. Car avoir deux entités différentes pour gérer le vol libre ne serait pas viable et pas crédible auprès de l'OFAC. La FSVL est forte et reconnue par les autorités fédérales.

Un moins bon souvenir ?

Pas vraiment de mauvais souvenir. On défend tous certains intérêts et certaines propositions que j'ai faites n'ont pas été acceptées.

Par exemple, une manifestation romande a invité le comité et j'avais envie d'y aller, mais la FSVL a trouvé que ça n'était pas sa place. Cela amène un peu de frustration.

la nuit ... je n'ai pas pu la reprendre et je suis rentré en train jusqu'à Bassecourt. Puis, bien évidemment, j'ai dû retourner le lendemain à Ittigen rechercher ma voiture, Pfff, quelle perte de temps !

Quelle est ta vision de la FSVL dans notre monde individualiste ?

Le parapente et le delta sont des sports individualistes, mais la solidarité est primordiale et les amitiés sont fortes. Et au niveau de la FSVL, c'est la même chose. Même si on la voit en retrait, elle participe et met en place les structures qui lient les gens. En chapeautant et en supervisant le vol libre, elle permet à différentes structures de vivre ensemble dans une passion commune et aux gens d'être soudés.

On se dit que si personne ne vient aux AG ou à l'assemblée des présidents, c'est que tout va bien. Et quand il y a un problème, on est assez vite informés.

- Les examens.
- Les compétitions officielles, en collaboration avec les clubs, comme les Championnats de Suisse.
- La formation des instructeurs.
- Elle met en place différents groupes de travail avec des gens concernés par un sujet, par exemple, pour trouver des solutions adaptées pour la cible à l'examen.
- Quelques événements : conférences.

As-tu un regret à ton départ ?

On n'a pas trouvé de Jurassien (de l'Arc jurassien) pour reprendre mon poste. Personne n'a postulé... Mais c'est vrai qu'il faut être bilingue. Au final, je suis très content que ce soit Thomas Koller, deltiste, de Lausanne (et d'Appenzell) qui soit au comité pour me remplacer.

Propos recueillis par Valérie Groux