

Entre ciel et terre, que d'incroyables sensations !



LA PLUME – EDITION DECEMBRE 2012

JOURNAL INTERNE Du Club Vol Libre Jura

Raimeux Nord : c'est tout bon !

Pour toi, fidèle lecteur ou lectrice de La Plume, ce n'est pas un scoop: le nouveau déco de Raimeux Nord est opérationnel. Et ceci grâce notamment à Pierre Arn et à son équipe de jardiniers, qui ont parfois travaillé dans des conditions difficiles. Reportage à plus de 1000 mètres d'altitude avec les bénévoles de l'impossible...!!!

A lire en pages 3 et 4

Morane Montavon, l'homme oiseau...

Une voile à l'envers et un seigneur des airs pour la piloter (photo). L'homme aux commandes, c'est Morane Montavon. Il s'agit ici d'une démonstration en Chine. L'enfant de Belprahon, âgé de 23 ans, est un des meilleurs pilotes acro de Suisse. C'est la grande interview vérité de cette édition de La Plume.

A lire en pages 19 à 22



Salut l'équipe ! ;-)

Ca y est ! Elle est là, toute belle, toute chaude et toute neuve... LA PLUME nouvelle formule!!!

Nouvel éditeur, nouvelles idées, nouvelle présentation, et j'en passe.

J'ai eu un aperçu de cette nouvelle Plume il y a quelques semaines auparavant et je pense, sans l'avoir lue en détail (j'ai préféré la découvrir en même temps que vous...), qu'elle est excellente ! Préparée avec soin, pleine d'imagination et surtout beaucoup de motivation.

Nos anciens « plumistes » Célia Nicoulin et Pierre Comte, après de bons et loyaux services, ont passé la main à Daniel Bachmann et Julien Hostettler. Je leur adresse encore un immense MERCI pour leur excellent travail tout au long de leurs mandats. Nous y voilà, la belle saison est terminée. Une saison qui aura été riche en couleurs, en émotions, en souvenirs et en plaisir(s).

Mis à part quelques blessures, aucun accident grave n'aura été à signaler cette année. Pourvu que ça dure !

De magnifiques vols !

De magnifiques vols ont encore été faits durant cette saison. De nombreux voyages à l'étranger, des démos pour certains, des compétitions pour d'autres, de simples vols pour se changer les idées.

Le vol libre nous a offert et nous offrira encore longtemps de magnifiques moments !

Cette année, comme tous les deux ans, et ce depuis 8 ans déjà (!), nos volatiles prévôtois ont organisé une nouvelle édition du Graitricks. Evidemment, une fois de plus, la météo n'a pas été à la hauteur de l'organisation de cette manifestation riche en émotions.

Le samedi, la journée fut plus propice à la chasse aux escargots qu'à la pratique du vol libre... Bien que notre Momo ait fait un vol « pour le geste », tout le monde est resté cloué au sol. Mais comme à son habitude, le comité du Graitricks avait préparé... **suite en page 2**

... ce qu'il fallait pour faire une bonne noce digne de ce nom...!

Cantine, traditionnel bar et musique étaient de la partie. Tout comme les nombreux motivés venus pour l'occasion et « sauver la manif ». Ce fut tôt le dimanche matin que les derniers fêtards sont rentrés chez eux... ou pas !

« Ton objet volant »

A noter que la cantine était joliment décorée par une classe d'école, participant au concours de « ton objet volant ». Une nouvelle touche de gaieté dans cette météo capricieuse.

Quant au dimanche, il commença sous un ciel couvert et bas, mais sec !

Notre Pierre avec sa machine à schlepper du spatz a encore fait des merveilles.

Un vol, deux, puis trois etc... La machine était lancée et mis à part une ou deux petites casses du câble, les parapentistes n'ont jamais cessé de s'envoyer en l'air. Même un base-jumper sera largué d'un biplace. Dans le milieu de l'après-midi, certains auront finalement pu décoller du déco naturel, slalomant entre les nuages, en contact radio avec l'atterro qui les informait sur l'évolution des nuages.

Malgré l'annulation des hélicos et de quelques animations, le spectacle et la bonne humeur n'auront pas fait défaut, une fois de plus, dans cette manifestation devenue incontournable ! Chapeau, les Moutier !

Plus tôt dans la saison, a eu lieu la première Run and Fly Jura, sur laquelle je ne reviendrai pas, mais qui a contribué au riche calendrier 2012. Lisez l'article de Nicole sur le sujet (pages 10 à 11).

Projet mené à bien

Dans ce calendrier 2012, il faut également noter la mise en place du nouveau décollage placé au Raimeux Nord. Ca y est, c'est fait. Vous avez bien bossé !!!

MERCI à tous ceux qui ont mis la main à la pâte, bravé une météo parfois plus que capricieuse (reportage de La Plume en pages 3 et 4). Mais surtout MERCI à notre Pierre (Arn, eh oui, encore lui !!!), lequel a lancé la machine et organisé toutes les démarches pour que ce projet soit mené à bien, et en relativement peu de temps. Merci également aux propriétaires des terrains (Bourgeoisie de Grandval et le berger Christophe Schüpbach), au garde-forestier ainsi qu'à Francis Gafner qui ont tronçonné de concert avec notre Pierre.

Un petit souper a été organisé début novembre, au restaurant du Signal, entre notre comité et les différentes instances. Ceci afin de les remercier et pour maintenir une bonne entente entre les différentes parties.

Ce nouveau décollage a déjà vu quelques torchons se mettre en l'air et a bien de l'avenir devant lui. D'ici que les arbres soient à nouveau gênants, il va se passer quelques années... Et d'après les dires, il est très bien orienté pour

un magnifique soaring avec vue sur la vallée de Delémont ainsi que sur les Vosges. A voir !

Excellente organisation

Pour finir, le 6 octobre dernier a eu lieu notre traditionnelle journée de clôture. On le savait, mais c'est toujours difficile de trouver une date qui convienne au plus grand nombre, beaucoup d'entre vous étaient partis au soleil pour profiter de la mer et/ou des thermiques étrangers. Cependant, nous avons été surpris du monde ayant fait le déplacement. Mais je n'en dirai pas plus. Je vous laisse lire le résumé de notre Fonzi en page 18. En outre, je tiens également à remercier nos Fonzi et Patou pour l'excellente organisation ! Musique, vins, bières, choux à la crème, etc... MERCI !!!

Au fait, l'autre jour en papotant au nouveau déco:

- Des modélistes se convertissent au parapente... ça risque bien de finir en looping ou en tonneau, ça !
- Le Momo se met au chinois... yamonparakifaidépli
- De l'encre toute neuve pour La Plume !
- Merci Franz et Francis Gafner pour nos balises !
- Merci les Cattin's pour nos belles faveurs !
- Merci le Pierre pour nos décors !
- Merci à tous pour vos coups de main tout au long de l'année !
- Notre Pierre Arn se fait tirer les noreilles par le Schüpbach. Il a volé sans sa permission... Ahhh, ces jeunes !!!
- L'Alex en biplace, avec notre Pet... en planeur ! Burp oder nut ???
- 60 centimètres de neige au mois d'octobre... Du thermique +10m/s au mois de janvier ???
- Maroc, Bulgarie, Turquie, et toi, c'est quand qu'tu vas où ???
- La fin du monde... peut-être, mais pas celle de la PLUME!!!

Voilà, merci aux comitards et autres intervenants au bon fonctionnement de notre Club VLJ.

Je veux encore juste vous faire part d'un souci récurrent : notre comité se fait vieux, pas par ceux qui l'occupent, mais par la durée des mandats de certains. D'ailleurs, deux nouvelles démissions m'ont été annoncées pour 2013...

Le Club VLJ a besoin d'un comité efficace pour perdurer, C'est PRIMORDIAL !

Alors si tu es motivé, intéressé ou juste curieux (c'est un bon début), manifeste-toi et viens nous voir !

Bonne lecture, bons vols à tous et à bientôt ! Salutti. Et bon vol à La Plume !

Alex Constantin, président Club VLJ



Bernard Cattin, Vincent Aubry et Pierre Arn sur le nouveau déco de Raimeux Nord : ils ont bravé des conditions difficiles. Merci à eux et aussi à tous les autres bénévoles qui ont œuvré pour réaliser ce spot. (lpm)

3

**Les échos
des décors**

Pierre Arn et son équipe de jardiniers !

Grâce à l'incontournable Pierre Arn, le nouveau déco de Raimeux Nord est prêt. Il a même déjà été testé à plusieurs reprises. Cela vole, et même bien ! Parole d'expert(s) ! Plusieurs bénévoles ont prêté main-forte pour réaliser l'ouvrage, et parfois dans des conditions météo difficiles. Reportage samedi 22 septembre 2012 entre pluie et brouillard autour de trois passionnés.

Franchement maladroite, la nouvelle rédaction de La Plume a malheureusement effacé le SMS. En gros, il disait : « Salut les Spatz, rendez-vous samedi 22 septembre pour aller au nouveau déco de Raimeux Nord pour une corvée. »

Ce message, tous les membres du club l'ont reçu. La Plume aussi ! En ce samedi 22 septembre 2012, quel temps de chien. Et c'est même peu dire ! Un brouillard à couper au couteau et une pluie qui tombe dru, bref une pluie qui finit inéluctablement par transpercer les habits.

Bref, un temps à ne pas mettre un parapentiste dehors. Même les quelques génisses rencontrées sur place trouvent ce spectacle carrément saumâtre...

On distingue alors trois silhouettes, affairées dans la pente, outil en mains. On s'approche : il y a évidemment Pierre Arn, le grand architecte du nouveau déco Raimeux Nord, Vincent Aubry et Bernard Cattin.

On ne voit pas à dix mètres. C'est l'horreur, mais on imagine déjà le spectacle lorsque le soleil brillera de mille feux : Rebeuvelier juste devant et au loin le Val Terbi : « Ah, si les conditions sont bonnes, je pense qu'il sera facilement possible de poser à Vicques, voire même plus loin », résume Pierre Arn, qui n'en perd pas le sens de l'humour.

Superbe décollage

On le voit déjà bien, le Pierrot, atterrir devant chez lui à Mervelier : « J'ai déjà volé une dizaine de fois ici depuis que l'on a abattu une bonne dizaine d'arbres. A mon avis, c'est un superbe décollage, accessible à tout le monde, même aux pilotes moins chevronnés. On aurait pu couper moins d'arbres, mais dans ce cas, le site aurait été dangereux. On ne voulait justement pas

cela. Vu la forte pente, on se retrouve vite en l'air. »

On le croit sur paroles, tant la pente est raide. Un bon gonflage, une grosse mise en freins et vive la liberté ! En parlant de pente, Pierre, Vincent et Bernard ont passé leur matinée à la rendre plus régulière. Pioche, pelle, râteau et même tronçonneuse, tout était bon pour parvenir à rendre le déco « accueillant ».

Vincent a, lui aussi, déjà décollé sur ce site : « Lors des premiers vols, il fallait faire très attention avec les suspentes. Elles se crochaient dans les racines. Maintenant, avec tout ce qu'on a enlevé, je crois que cela ne devrait plus poser trop de problèmes. »

Il faut penser aux deltistes !

Reste encore une équation à résoudre pour les deltistes : « Comme la pente n'est pas très régulière, cela pourrait éventuellement poser quelques problèmes aux deltistes. Il faut encore enlever quelques bosses », précise encore Pierre Arn, autour d'un bon café dégusté (enfin) au sec, à l'auberge du Raimeux, au plus fort de l'averse. « En clair, il faut encore un peu jardiner pour améliorer la situation. » Oui, jardiner à plus de 1000 mètres d'altitude!

En attendant le printemps...

Au printemps prochain, il y aura donc un nouveau site de décollage là-haut sur la montagne. On ne peut que s'en réjouir. La Plume en premier ! Quant à la rampe sur le futur ancien déco, sis à 150 mètres à l'ouest, elle a été démontée à fin octobre passé, rendant ainsi la nature à la nature. En attendant, merci à nos trois courageux du 22 septembre 2012, Pierre, Vincent et Bernard qui ont franchement bravé des conditions difficiles.

Merci aussi à tous les autres (et ils étaient nombreux, selon les échos des décos...) qui n'étaient pas présents à cette corvée. (lpm)

Bernard Cattin et Vincent Aubry en plein travail : ils font tout leur possible pour aménager le site ! Pas facile dans ces conditions... (lpm)



4



Un peu de politique (toute relative...) pour terminer cette rubrique « Les échos des décos »... Et cette petite question : le nouveau site de Raimeux Nord est-il bernois ou jurassien ? Réponse : les deux ! Quand tu seras prêt à décoller, ta voile sera bien préparée du côté bernois. Toi, dans ta sellette, quand tu auras vérifié tous les points essentiels, tu auras les pieds sur territoire jurassien.

Eh ouais, le nouveau déco Raimeux Nord est à cheval sur les deux frontières, ce qui amuse Pierre Arn, en se tenant bien droit sur la ligne de démarcation, malgré la pente et un sol très glissant : « Là, c'est le canton de Berne et à ma droite, c'est le canton du Jura. »

Pour réaliser ce nouveau site de décollage, il a donc fallu demander des autorisations aussi bien à l'Office des forêts du canton de Berne qu'à l'Office de l'environnement du canton du Jura : « C'est très simple, si l'un disait oui, l'autre était d'accord. »

Et comme l'un a dit oui, donc l'autre a également donné son accord. C'est quand même beau, la complémentarité politique. La Plume applaudit des deux mains. (lpm)

Un déco à cheval sur deux cantons, cela ne s'invente pas...

Pierre Arn : une détermination au sol comme dans les airs. (lpm)



Démontage de l'ancienne rampe de Raimeux Nord : merci à tous les bénévoles qui ont œuvré pour rendre la nature à la nature...

**Les échos
des décos**

5

Raimeux : rêveries d'un promeneur presque solitaire...

Samedi 20 octobre 2012 : quelle superbe journée d'automne pour une balade tranquille sur nos montagnes jurassiennes. Et pourquoi pas le Raimeux, c'est un coin calme le samedi matin, et en plus l'on doit y voir les alpes depuis le sommet... Et hop ! Y a ka embarquer les enfants, le chien, et c'est parti !

Arrivée au restaurant du Signal vers 9 h, après avoir croisé deux chevreuils très curieux et pas pressés du tout ! Ils ont probablement compris que les occupants de la voiture étaient inoffensifs, contrairement aux chasseurs en poste quelques contours plus bas...

C'est parti pour la balade ! Le temps est magnifique, la forêt de toutes les couleurs, la température douce et l'endroit est désert à cette heure... On devine même les alpes ! C'est parfait ! Même les vaches sont absentes du pâturage ; elles doivent faire une grâce matinée à cette heure. Alors direction le nord, histoire d'admirer la vue sur la vallée de Delémont !

En avançant, nous devons constater que la prairie d'altitude qui devait être sauvage a été transformée en

parking pour voitures utilitaires ! Un scandale ! Probablement des chasseurs qui comptent remplir leurs remorques de gibier ! Eh non, ce ne sont pas des chasseurs : en passant la butte, nous tombons sur un groupe de travailleurs éparpillés mais apparemment tous attachés à une tâche bien précise. Bizarre, bizarre ! Alors c'est probablement un groupe d'écolos qui modèlent le paysage selon leurs critères écologico-radicalo-compatibles. Ben rien de tout ça ! Un gars qui semble largement être en âge de profiter de la vie sans plus travailler m'explique que ces travailleurs du matin s'attachent à démonter une rampe de lancement pour bipèdes volant « motor free ».

Ça semble pas si mal organisé et ça ressemble assez à la fourmilière que se trouve juste à côté du chantier : y a apparemment les manœuvres, les spécialiste et les nettoyeurs. Que des mecs ! Y a les sympas qui critiquent et qui donnent de nombreux conseils et y a ceux qui disent pas grand-chose (ils doivent encore dormir). Entre deux efforts, l'on comprend que ce sont des pros du vol libre. Là aussi, il semble que les champions qui connaissent toutes les ficelles de la météo et des reliefs se mélangent aux amateurs éclairés, même qu'il est difficile de reconnaître les champions du monde des autres

parce qu'il y en a ceux qui disent rien mais qui ont l'air d'en penser pas moins, à voir l'expression de leur visage.

Il gueule sans cesse !

Toutes sortes d'outils sont éparpillés à même le sol, des cordes partout et y a même une génératrice (c'est certain, ce ne sont pas des écolos !). En s'avançant au bord du précipice, on peut voir cette fameuse rampe de lancement, sauf qu'on m'explique que les bipèdes doivent courir sur la rampe pour pouvoir décoller. Et là, c'est sérieux : ce sont des travaux acrobatiques. Au bord du précipice - parmi ceux qui regardent et qui commentent -, se trouvent deux alpinistes qui se chargent d'assurer des cracks qui se trouvent quelques mètres plus bas. Parmi ces cracks, un sort du lot. Il semble plutôt grognon et méchant (La Plume : ça pourrait bien être Pierre Arn...) - ; il gueule sans cesse ! En plus de ça, on lui a confié une tronçonneuse et d'autres outils dangereux.

Là, je ne suis plus rassuré du tout ! Par contre, même grognon, le gars semble très efficace. Ses collègues cracks ne sont pas attachés eux, c'est probablement pour se sauver plus vite si le méchant devait s'énerver encore plus que ce qui ne l'est !

Le groupe de travailleurs s'étoffe encore ; viennent même des dames, puis aussi des enfants. Tout le monde travaille. Un cortège de porteurs - les nettoyeurs - défile de la rampe aux voitures pour faire disparaître les différents éléments de la structure que les spécialistes démontent.

Un groupe de jeunes gens assez mal-rasés et qui semble tomber du lit décide de s'occuper du nouveau site... Comme ce sont des gens sympas, ils répondent même à mes questions bêtes. Par exemple, j'apprends qu'un nouveau site de décollage - ce n'est plus une rampe de lancement cette fois-ci - a été construit à quelques dizaines de

mètres de là. Mais je dois avouer que j'ai du mal à savoir si mes oiseaux du matin sont contents d'avoir un nouveau joujou. Y en a qui disent qu'ils l'aimaient bien la rampe alors que d'autres semblent ne pas vraiment l'avoir utilisée souvent, voire jamais ! Mais il semble que ceux qui ont boudé l'utilisation de la rampe ont des engins spéciaux qui n'aiment pas les rampes de lancement...

Enfin bref, on me parle aussi du nouveau site et y a même un pilote qui me dit qu'il n'aime pas les arbres à droite et à gauche du couloir ; qu'il ne serait pas contre un bonne tempête bien ciblée qui coucherait les arbres suspects... Mais alors, pourquoi la démonter, cette rampe ? On me dit que c'est parce que les arbres poussent (?!). Vraiment bizarre cette équipe - et dire qu'on n'avait même pas pensé avant de construire la rampe que les arbres pousseraient une fois ! Personne ne peut se souvenir quand la rampe a été construite avant que les arbres poussent, mais j'estime l'âge de l'objet à 20 ans lorsqu'un participant qui avait la cinquantaine me dit qu'il a participé à sa construction. Et puis,

sur ce qui devaient être des poteaux électriques avant de devenir une structure solide, il est mentionné « FMB 91 » ; alors j'en déduis que cela ne peut pas être vraiment plus vieux que 20 ans, mais peut-être moins...

A chacun sa science !

Je quitte un moment les déconstructeurs de la rampe pour me rendre sur la nouvelle place d'envol. Et là, je retrouve l'équipe de « mal-rasés qui semblaient tomber du lit ». Assis à même le sol, la plupart fumant une cigarette, les travailleurs en pause sont occupés à décortiquer les conditions météo de l'endroit et

pousser tranquillement ! La rampe, les travailleurs, leurs outils et les voitures ont disparu. On dirait même que la barrière et les cailloux ont toujours été à cet endroit.

Le grognon est finalement très sympa !

Un peu plus loin, je vois un cortège ressemblant à des sherpas avec des sacs et des équipements qui semblent bien lourds. Ce sont nos bipèdes volants, qui semble-t-il, ont décidé de rentrer à la maison par les airs. Bon ben moi, comme j'ai du monde avec moi et que tout ça nous a donné faim, je retourne direction la

voiture pour aller casser la croûte au restaurant du Signal. Et là, atablés devant le restaurant avec bières et autres breuvages, je retrouve quelques travailleurs du matin, dont le crack grognon à qui l'on avait confié la tronçonneuse... Ben finalement pas si



Tirer, encore tirer : il faut même s'y mettre à plusieurs...

les spécificités topographiques. Chacun amène son lot de conseils techniques pour un départ en toute sécurité. Lorsque l'équipe se met en mouvement, je comprends que c'est pour apporter la touche finale et essentielle au nouveau site : l'indicateur de la direction et de la force du vent ! Quelques acrobaties pour démonter la manche à air de la rampe quelques dizaines de mètres plus loin, puis une colonne de singes sur un arbre bien placé près du nouveau site de décollage et le tour est joué ! La touche finale du nouveau site de vol du Raimeux a été mise ! A voir les visages de nos bâtisseurs volants, c'est un peu comme si des guerriers avaient conquis un nouveau territoire. Tout le monde semble content !

En revenant sur l'ancien site, je constate que tout a disparu, l'endroit est méconnaissable. Du travail de pro ! Les arbres peuvent maintenant

grognon le gars qui semble content du travail accompli et de son équipe (et il a raison de l'être). Il a même payé un verre à tout le monde, moi et mes bambins y compris. Tout le monde repart très vite, pour la plupart direction le décollage pendant qu'un deltiste pas pressé de partir, les enfants et moi dégustons les röstis-saucisse du jour (excellents d'ailleurs).

En revenant sur le nouveau site de décollage, nous découvrons quelques rescapés qui n'ont pas souhaité décoller et une équipe de promeneurs suisses-allemands. De ceux qui sont restés au sol, certains disent « pas envie », d'autres « trop de vent de travers », mais dans l'ensemble, tout le monde semble avoir apprécié le déplacement.

Graitricks 2012, rendez-vous avec la fin du monde !

Les échos
du Graitricks

La fin du monde étant annoncée pour fin 2012, nous en avons profité pour faire la nôtre (de fin du monde) le week-end du 1 et 2 septembre au pied du Graitery sur les hauteurs de Moutier. Nous avons commandé du soleil et des extraterrestres pour cet événement, mais c'est bien la pluie qui s'est invitée pour ces festivités. Certains diront que c'était un vrai Graitricks, quatre fois de la pluie en autant d'édition, d'autres diront qu'on est maudits... Mais cela ne nous empêche pas d'être motivés pour une cinquième édition en 2014.

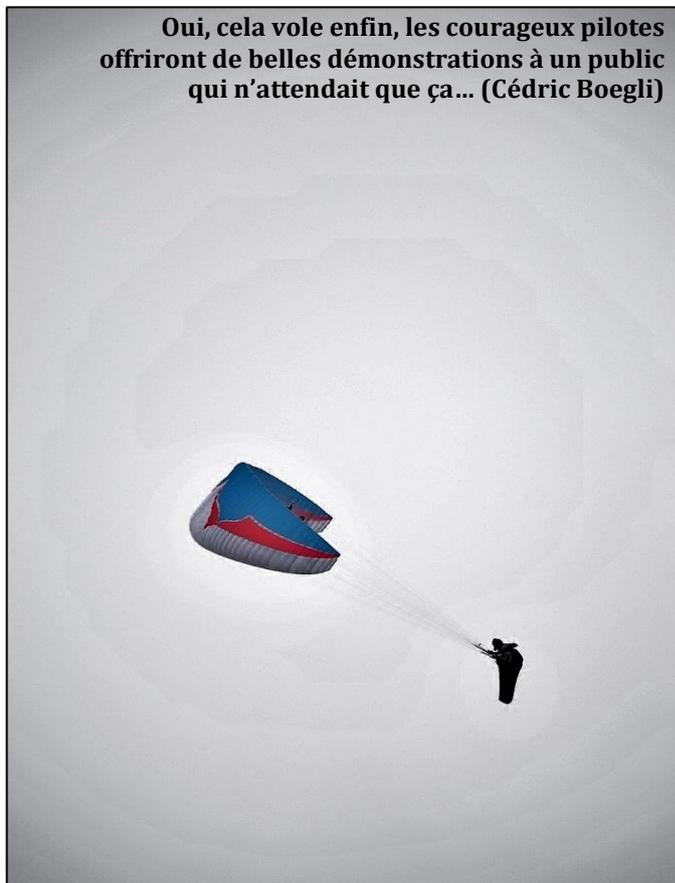
Encore plus près de la fin du monde...



Graitricks 2012 : cela ressemble fortement à une fin du monde. Dimanche matin, le bateau pneumatique n'a pas été en mesure de ramener des animaux sur l'arche du Graitery !!! (Cédric Boegli)



Peu après midi, tous les espoirs sont (enfin...) permis. Le Pierre va pouvoir schlèper des bâches humides... (Cédric Boegli)



Oui, cela vole enfin, les courageux pilotes offriront de belles démonstrations à un public qui n'attendait que ça... (Cédric Boegli)

Après quelques mois de préparatifs, trouver des tentes, sonorisations, groupes et dj's pour le samedi soir, animations volantes et non-volantes, rénovation de la roulotte « Graitricks », les toilettes, autorisations de la commune et des propriétaires des champs, etc..., nous nous sommes retrouvés le lundi précédent la manifestation pour le montage sur le site de Sur-Chaux. Le montage, comme la météo, étaient bien partis. Le mercredi, les tentes étaient montées et la météo toujours optimiste pour le week-end. Tout le comité était très motivé pour cette fête de l'air. Hélas, le jeudi et le vendredi allaient nous montrer à quoi s'attendre : le déluge... Un temps à ne pas mettre un Prévôtois dehors.

« Il a fait très soif ! »

Et c'est là que l'on s'est trompés : les Prévôtois, et même de bien plus loin, sont venus malgré la pluie et bien 30 cm de boue si l'on n'avait pas déployé des tapis et de la paille (merci Bérrou). Ils sont venus goûter les lasagnes, la picata du Sanka et les steaks du père Tosh, à midi et soir, le samedi et le dimanche.

La soirée prévue le samedi a dû être un peu modifiée. Pour préserver un peu de convivialité à cause de l'éloignement de la scène et de la pluie incessante, la sonorisation a été déplacée dans la tente principale. De ce fait, au vu de la dimension réduite de la sono et de la place, nous avons été contraints d'annuler certains groupes. On aurait pu penser que cette soirée allait être un flop, mais c'est bien le contraire qui s'est produit. Des DJ's de la place allaient presque mettre le feu au Graitricks, pour le plus grand bonheur des 250 personnes (oui, oui.. 250) présentes. Personne n'avait prévu ça avec ce temps de M.

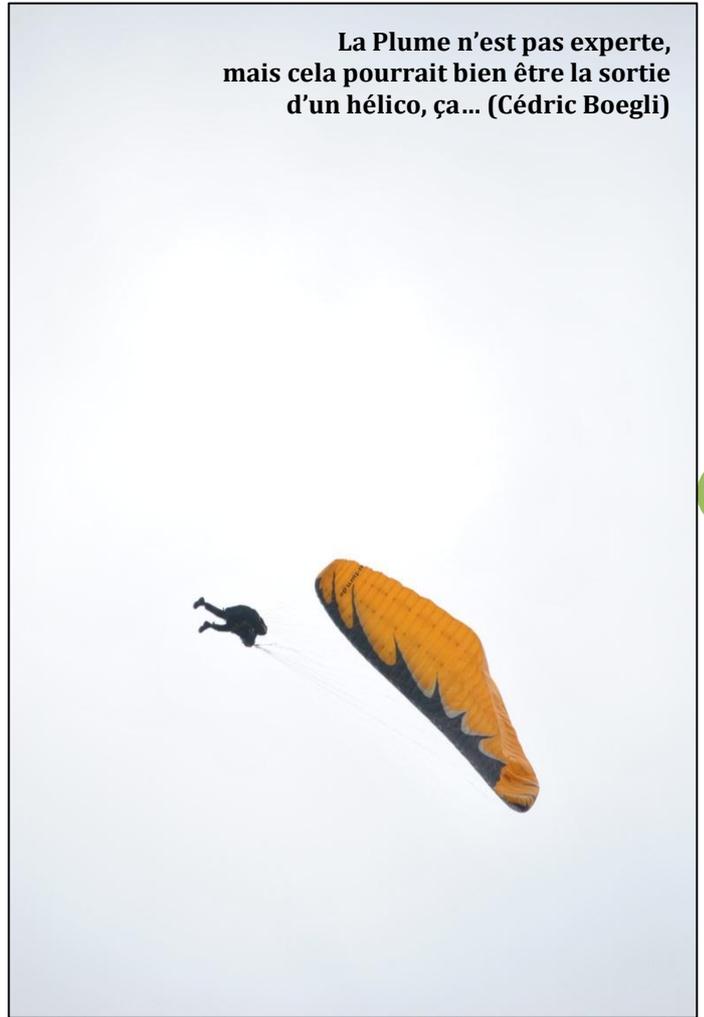
Le bar schtopf tout le soir (le Bouquet aussi, mais c'était pas le seul), les cafés décro en rupture de stock à minuit (mais quand y en a plus y en a encore), 10 bouteilles de goutte (z'avaient soif c't'équipe), 60 fûts de bière et quelques Jägers-goutte-jus de pomme (pour moi) plus tard, tout le monde avait oublié qu'il pleuvait toujours.

Dimanche 16h, la magie opère !

Dimanche matin 8h, les plus frais du comité arrivent pour le nettoyage du champ de bataille. Les parqueurs du Jura sont déjà là (un grand merci pour leur travail) et la pluie continue. Après les récits de la soirée passée, la pluie s'arrête enfin vers midi. Le Graitery étant dans le brouillard, le Pierre alla mettre son treuil 600 mètres plus loin pour pouvoir schlèper des bâches.

Les nombreux spectateurs présents ont pu voir quelques petites démo d'acro, speedflying, mini-voile, vols biplace pour les plus courageux et un largage base-jump de 80 mètres de haut. Finalement, la magie du Graitricks a opéré. De 16h à 19h, des décollages ont pu se faire depuis le haut. Financièrement, le Graitricks 2012 ne sera juste pas déficitaire. Les sponsors et les consommations des personnes présentes auront suffi à « sauver » la manif. On peut vivement remercier toutes les personnes présentes qui nous ont soutenus, tous nos généreux donateurs, sponsors, bénévoles, amis, parents, enfants, etc. Sans eux, le Graitricks ne pourrait pas avoir lieu.

La Plume n'est pas experte, mais cela pourrait bien être la sortie d'un hélico, ça... (Cédric Boegli)



Pour 2014, Nous allons remettre tout cela en place pour une 5ème édition. Plusieurs variantes sont à l'étude mais aucune n'est retenue pour le moment :

- Graitricks indoor (non j'déconne !!!).
- Déplacement du Graitricks des mois d'août-septembre au mois de juin.
- On prend les mêmes et on recommence (avec le beau cette fois).
- Déplacement du Graitricks sur la place de la halle polysport (pas de boue s'il pleut).
- Organisation conjointe avec le Club Vol Libre Jura du 40ème anniversaire du club
- Championnat suisse de delta durant le Graitricks.
- Salon du vol libre avec beaucoup de fabricants de matériel de parapente (genre St-Hilaire).
- Liste non exhaustive...

En tous les cas, le comité du Graitricks vous attend nombreux dans deux ans pour une nouvelle édition qui, comme toutes les autres, sera de la balle. Alors pas d'excuse, tu viens, tu t'amuses et surtout t'abuses. Paraît-il que c'était la fin du monde en 2012...

Pour le comité du Graitricks, Yann Bouduban



La presse régionale sous le charme...

9

CNN n'était certes pas de la partie, qu'importe finalement ! Dans leur édition du lundi 3 septembre, les deux quotidiens régionaux, Le Quotidien Jurassien et Le Journal du Jura, ont tiré un grand coup de chapeau aux organisateurs du 4e Graitricks malgré, comme on le sait, de très mauvaises conditions météorologiques. « Plusieurs parapentistes ont profité d'une dissipation de la brume pour monter à Graiterie et s'élancer dans les airs. La public a enfin pu voir ce que les pilotes ont dans le ventre (n.d.l.r : peut-être encore un peu de bière ingurgitée la veille...) et admirer de nombreuses et impressionnantes figures », a-t-on pu lire dans LQJ sous la plume de Catherine Bürki.

Plus loin : « Même si elle a donné quelques sueurs froides aux organisateurs, la météo n'est donc pas parvenue à gâcher la fête. »

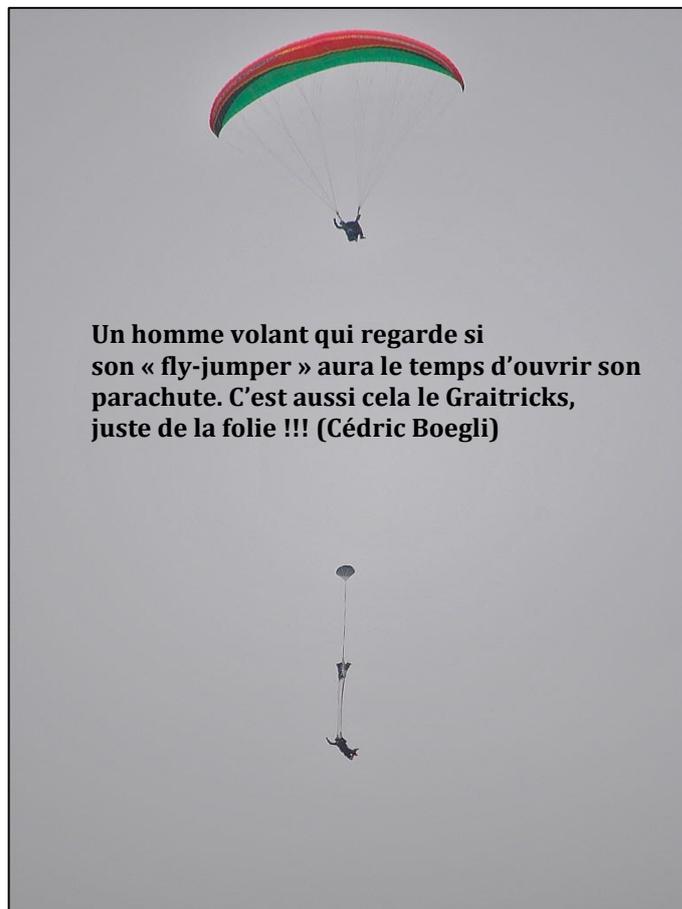
La journaliste termine son article en évoquant brièvement la cinquième édition en 2014 : « Voilà qui laisse envisager un premier Graitricks ensoleillé. » Promis, on a déjà commandé le soleil...

Dans Le Journal du Jura, Josette Seydoux a titré : « Haute voltige malgré le ciel bas ». La journaliste du quotidien biennois a rendu un vibrant hommage aux pilotes : « Ce n'est donc pas sans prendre un risque que les acrobates du ciel se sont lancés, bien que le secteur ait des allures de lac. » Pour l'envoyée spéciale du JdJ en terre (ou plutôt boue... !!!) prévôtoise, le public a quand même pu s'en mettre plein les mirettes : « Le public en a eu finalement plein la vue hier, rattrapant le jour précédent. On reviendra d'ici deux ans même lieu, en tongs cette fois », conclut Josette Seydoux sur une note optimiste. (lpe)

Des voiles qui se croisent, c'est l'esprit du Graitricks. Encore merci aux organisateurs. (Cédric Boegli)



Un homme volant qui regarde si son « fly-jumper » aura le temps d'ouvrir son parachute. C'est aussi cela le Graitricks, juste de la folie !!! (Cédric Boegli)



Run & Fly Jura 2012 vu de l'intérieur ...

Dans les
coulisses...

Pour ceux qui s'en souviennent encore, du 27 juillet au 1er août 2012 s'est déroulée la première édition du Run & Fly Jura. Mais franchement, qui en a eu l'idée... ??? Oui disons-le, c'est notre Fred* qui a lancé la machine et qui a su motiver sa troupe composée de Fonzi*, Xa* et Nini*. Très rapidement, chacun trouve sa place et s'occupe de ses diverses tâches. Au fur et à mesure, tout se met gentiment en place.

Un moment de doute quand même... le délai d'inscription des pilotes touche à sa fin. Cool, nous avons dix pilotes prêts à tenter la grande aventure, mais seulement un pilote régional, Alexandre Constantin. On



Alexandre Constantin à Chasseral : le chemin (ou les vols...) menant à la victoire est encore long.



Samedi 28 juillet 2012 : ils sont sept sur la ligne de départ à Saint-Ursanne.

commence à se poser certaines questions. A-t-on eu raison de se lancer dans cette expérience ? La région jurassienne compte plusieurs bons pilotes de distance : pourquoi est-ce qu'ils ne s'inscrivent pas ? Est-ce le parcours qui est trop exigeant ? Est-ce qu'on n'a pas choisi les bonnes dates ? Peu importe, notre petit team reste super motivé et décide de continuer et de tenter l'expérience. Du coup, Fred choisit à son tour de s'inscrire.

Onze pilotes et non des moindres

Mis à part nos deux pilotes régionaux qui sont déjà bien connus, notons les inscriptions d'autres pilotes chevronnés : Guillaume Bellet (France), Alex Barman (CH), Bertrand Chol (France), Diego Micheloud (France), le célèbre Aigle d'Adelboden Christian Maurer (CH), Adrian Hochstrasser (CH), Stefan Hofer (CH), Nicolas Favre (Île de la Réunion) et Max Mittmann (CH).

Ca y est ! C'est la dernière ligne droite avant le départ, qui sera donné samedi matin 28 juillet 2012

à 9 h à la Maison du Tourisme à Saint-Ursanne. Pour rappel, les participants doivent impérativement passer par les points balises suivants : 1) la Caquerelle, 2) la Schwängimatt, 3) le Suchet, 4) Chez Basuel à Montmelon et retour à la Maison du Tourisme. Quelques jours avant la course, nous devons malheureusement faire face à quatre désistements. Diego Micheloud pour cause de blessure, Bertrand Chol suite à un décès parmi ses proches et Chrigel Maurer qui doit se reposer, ce qui entraîne également le désistement de Max Mittmann, qui venait avec lui. Mais ce n'est finalement pas grave, il nous reste sept pilotes et non des moindres.

Merci les balises...

La course est lancée... Grâce aux balises dont sont munis les coureurs, tout le monde peut suivre en direct par « live tracking » sur le site www.runandfly.ch les diverses stratégies choisies par les participants pour avancer le plus rapidement possible sur ce parcours extrêmement vallonné. Je ne vais pas vous raconter la course jour par jour,

mais je crois que je ne me trompe pas en affirmant que tout le monde a vécu une expérience exceptionnelle.

Au niveau du comité organisateur, Fred, Fonzi, Xa et moi-même sommes super heureux d'avoir mis sur pied un tel événement, avec un pari bien réussi. Sur les sept participants, deux ont réussi à terminer le parcours en quatre jours seulement, soit juste dans le délai imparti. Alexandre Constantin, vainqueur de la course, et Guillaume Bellet qui s'est attribué le deuxième rang.

Belle couverture médiatique!

La première édition du Run & Fly Jura n'a pas été de tout repos, mais ces cinq jours ont vraiment été vécus intensément. Nous étions totalement pris par la course... et nous n'étions pas les seuls. Les médias nous ont offert un excellent suivi dans plusieurs journaux régionaux, sur internet et même la télévision RTS a parlé de notre événement dans son journal de 19 h 30. Mais ce n'est pas tout ! Beaucoup de personnes de la région ont également suivi les



Frédéric Lovis : chemin faisant, j'ai rencontré un bipède !

participants en allant à leur rencontre pour les encourager, ce qu'ils tous énormément apprécié.

Voilà... toute bonne chose à une fin... mais j'ai tout de même une bonne nouvelle à vous annoncer.

Il y aura une édition 2013 du Run & Fly Jura, alors restez attentifs et allez voir les dernières news sur notre site : www.runandfly.ch

- * Fred Lovis
- * Alphonse Frésard « Fonzi »
- * Xavier Frossard
- * Nicole Siekmann « Nini »



Alexandre Constantin au déco de Court dans des conditions franchement difficiles...

Pour La Plume
joyeuse:
Nicole Siekmann

Que faire et comment le faire en hiver ?

L'hiver approche et la plupart d'entre vous iront certainement se dorser la pilule... au travail... Histoire de préparer au mieux le prochain printemps qui sera, je l'espère, bien plus équilibré en météo que celui de cette année, je vous donne ici des trucmuches pour vous organiser durant la période hivernale.

Voici quelques questions auxquelles je vous propose de répondre pendant que vous avez du temps devant vous...

Durant cette saison morne, grise et forcément brouillardeuse, que va devenir votre parapente adoré ?

Il est possible que pendant que nous subissons ici des grisailles matinales qui se multiplieront peut-être à souhait, certaines et certains d'entre vous s'en iront vers d'autres cieux, sous d'autres latitudes. Celles où le soleil, la chaleur, le sable et les bières sévissent en abondance...

Je vous propose ici quelques pistes qui vous permettront de choisir de quelle manière vous allez prendre soin de votre précieux matériel...

Dossier sécurité réalisé par François Boillat, instructeur FSVL et directeur de l'école leparapente.ch.

Le conseil sécurité

12



Pourquoi le faire ?

Le constructeur préconise de passer son aile au check une fois par année... et c'est très bien ! N'oublions pas qu'il s'agit d'un matériel aéronautique et qu'il est très important, voire vital, de le donner à contrôler, et encore plus depuis la naissance de ces nouvelles constructions...

Cet aspect sécurité vous permettra d'effectuer de beaux vols en toute sérénité pour les cent prochaines années qu'il vous reste à profiter du ciel.

Prenons les différentes possibilités et tâchons de le compléter de la meilleure manière qui soit.

- A : Je passerai un hiver tranquille durant lequel je ne volerai pour ainsi dire pratiquement pas ; mon parapente va dormir pendant quelques mois...
- B : Je passerai un hiver durant lequel un peu de paraski et de gonflage m'apporteront bonheur et sérénité... surtout au printemps.
- C : Je pars en voyage à l'autre bout de la planète...

Dans tous ces cas de figure, c'est grâce à votre aile que vous volez. Un contrôle par année s'impose donc naturellement ! Comme pour une voiture, le service, c'est le service. Bien sûr que parfois on fait le service à notre voiture tard dans les kilomètres... Mais soyons proactif aujourd'hui ! Car pour un parapente, ceci peut vite devenir différent... Comment ferez-vous avec votre parapente qui vole en parachutal, par exemple ? Certains diront : « *Facile, tu pousses les avants.* » Oui, facile à écrire, facile à dire, mais dans le stress, l'incompréhension, la réaction et... le peu d'altitude, comment allez-vous réagir ? Ou sur-réagir...

Les concepteurs travaillent au millimètre !

Les nouvelles technologies utilisées dans nos ailes depuis quelque temps ont un coût technique (réglages, analyse, anticipation) sur l'entretien du matos. Il est important d'avoir un calage et des réglages rigoureux. On lit même aujourd'hui qu'après 100 heures de vols sous certaines ailes on peut jeter le suspentage et en remettre un neuf (coût entre 400 et 700 francs selon le travail).

Les concepteurs travaillent au millimètre, oui, j'ai bien dit au millimètre, et grâce à ceci, on nous permet de voler de mieux en mieux.

Lorsque j'ai commencé le parapente il y a un peu plus de dix ans, la société avec laquelle je travaille pour le contrôle annuel me disait : « Tu vois, 1 cm, 2 cm de marge, ça va... »

Notre part de responsabilité

Les discours ont bien changé aujourd'hui. C'est très précis et ça devient vite chaud de piloter une aile qui est dérégulée ! A qui la faute ? A nous, je pense, car nous en avons toujours voulu davantage, voler plus, plus vite, plus léger et plus loin...

Comme tout vole mieux et plus loin, prenons le temps de faire les bons gestes et l'approche de la fin de la saison.

Lorsque la nouvelle année débutera, il faudra que tout soit prêt et nickel chrome pour aller voler encore plus que cette année 2012 un peu médiocre...

Voler en hiver, cela signifie assurément d'autres sensations. Mais attention, il faut faire contrôler sa voile avant le printemps.
(fb)

Vols et ski...



Reprenons nos exemples : si vous partez pour quelques mois d'abstinence (proposition A), il est utile de donner votre aile pour le check en fonction de l'agenda de votre revendeur.

Prendre le temps en hiver

Sachez que pour un contrôle, il est certaines fois nécessaire d'avoir quelques semaines devant soi. Il s'agit de prendre rendez-vous, d'envoyer l'aile, de la contrôler, de répondre à un devis s'il y en a un, d'effectuer le travail, et de la renvoyer... Comme cette période d'hiver vous laisse du temps, prenez-le ! Et bien sûr vous n'êtes pas seul, donc plusieurs ailes, plusieurs envois, etc.

Sachez aussi qu'une aile contrôlée au début de l'hiver et qui dort au sec dans une maison ne s'utilisera pas à ne rien faire.

Si vous partez pour faire du ski (point B), c'est idem. Il faut se baser sur l'agenda de celui qui s'occupera de votre test. Et s'il vous plaît, ne bypasses pas le contrôle annuel car au printemps, les conditions sont soutenues et le surpilotage (dû au manque d'entraînement de l'hiver) peut vite vous amener à partir en cacahuète... Si vous avez besoin d'une aile, il y a souvent un moyen de trouver une solution pendant que la vôtre est au check...

Anticiper, c'est encore mieux !

Si vous partez voler sur une autre planète de l'étranger (point C), alors là, je dirais que c'est encore un peu plus pire (comme on dit chez nous). Vous aurez tout intérêt à checker votre machine avant votre départ... Pourquoi ? Hé bien, nous pourrions dire que si quelque chose devait arriver dans un ciel exotique, je vous promets que les hôpitaux le seront tout autant, exotiques ! Pas forcément aussi accueillants que nos beaux hôpitaux de Delémont et de Porrentruy... Et encore, si vous souhaitiez vendre votre aile à l'étranger, vous auriez un contrôle à fournir au gars qui sera l'heureux acquéreur de votre bête du ciel. C'est souvent un moyen de vendre de l'ancien matériel à un prix qui saura profiter à un beau Massaï par exemple...

Qu'est-ce qu'un check en deux mots ?

C'est un contrôle annuel et périodique (une fois par année, voire 50 ou 100 vols, voire 50 ou 100 heures). Le constructeur demande le contrôle afin que votre aile soit réglée dans la plus grande tradition de l'art. Les fameux détails que vous et moi ne voyons pas, l'œil de lynx des fouines des ateliers vont les mettre à jour et ces imperfections seront corrigées et signalées. L'œil de la couturière est bien plus aiguisé que celui qui vous sert à débusquer les thermiques...

Tout ceci sera protocolé et transcrit en langage compréhensible. C'est-à-dire qu'on va vous donner l'état du tissu, sa porosité, en quelque sorte l'âge de votre parapente, contrôler le suspentage (usé, cassé...), et également régler la longueur de celui-ci.

Et là, c'est magique ! Les suspentes se raccourcissent... et oui, ça veut dire qu'elles deviennent plus courtes (malgré tout ce qu'on peut entendre)... bon, je vous passe le cours d'aérodynamique, mais qui dit plus court, dit... dit quoi ? dit que l'aile vole plus lentement... donc danger si trop de frein) et en plus si mouillé...

Si quelque chose était repéré pendant le contrôle et qu'il faille y remédier (un caisson à recoudre, une suspente à changer, ou, tout un jeu de suspente, un tissu trop vieux...), on vous ferait part du devis et c'est vous qui prendriez la décision. Alors, si le matos est trop vieux, vous pourriez aussi changer de parapente pour Noël par exemple ;-)

Voilà, je pense qu'avec cette explication, vous ne pourrez pas dire qu'on ne vous avait rien dit.

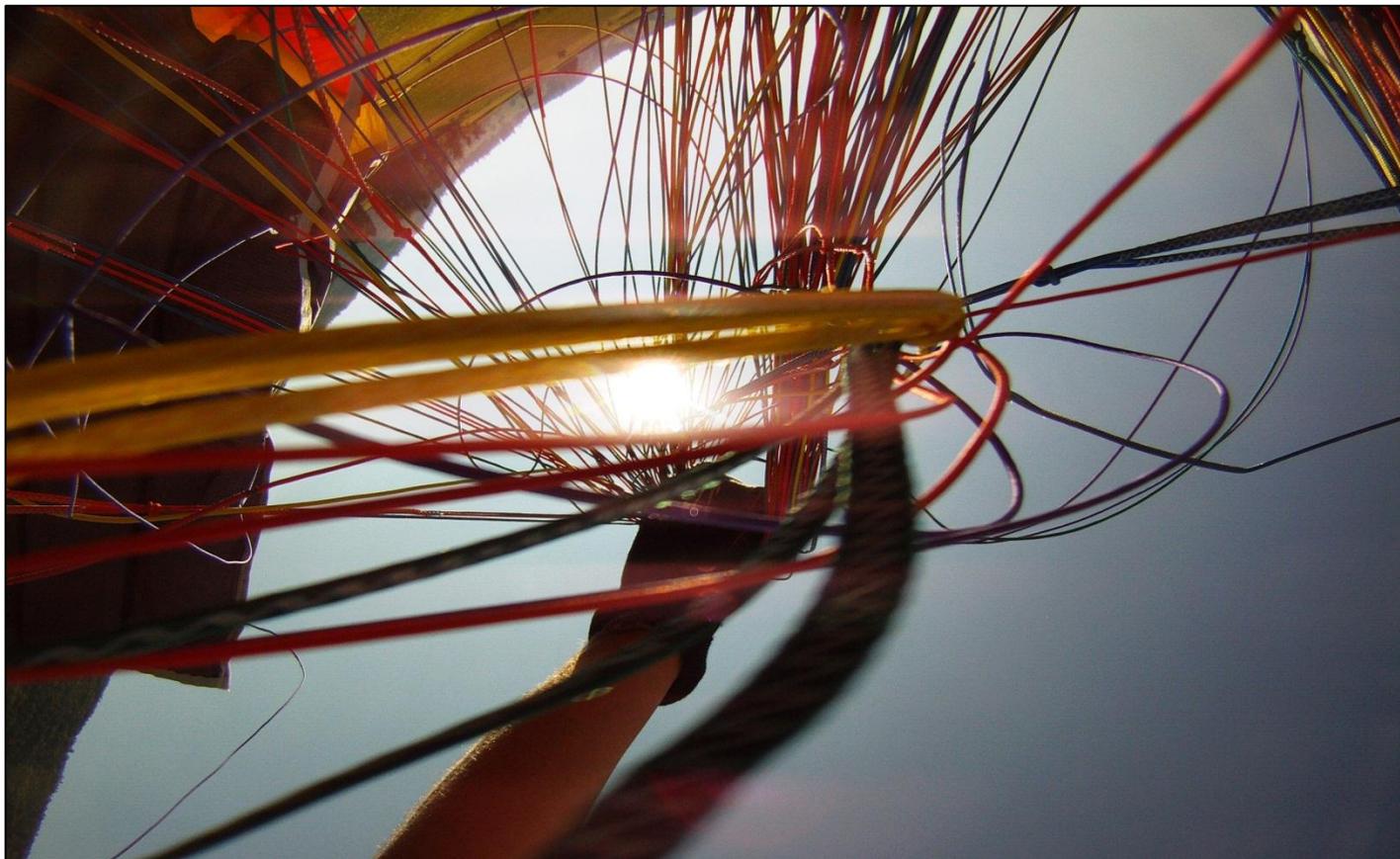
Donc, le check est à faire et à planifier avec un agenda. Pensez qu'en hiver, tout le monde travaille au ralenti...

Jaunes, bleues, rouges, vertes : elles sont de toutes les couleurs. Les suspentes, c'est notre sécurité à tous. Dans cet atelier, on a visiblement le choix. (fb)



14

Ci-dessous, cela ressemble à un joli sac de nœuds. Et pourtant, elles nous font voler. Sacrées suspentes !!! (fb)



Parachute, mon parachute... !

La FSVL (La Fédération Suisse de Vol Libre pour ceux qui l'ont déjà oublié...) le dit dans ses écrits : TROIS pliages par année. Si vous en faites deux, c'est déjà bien.

Pourquoi est-il si important de plier son secours ?

Souvenez-vous d'abord des trois raisons pour lesquelles vous iriez vous mettre à agripper cette poignée rouge et lancer ce paquet au loin... (en-bas, dans la diagonale...).

- 1. Collision
- 2. Rupture
- 3. Autorotation/perde de contrôle totale qui risquerait d'aller jusqu'à la perte de connaissance

Pour parer à ces petits ennuis du ciel, un secours bien plié, et SURTOUT, plié régulièrement va profiter à une ouverture rapide.

Ouf ! Plus ça va vite, plus ça prend en charge rapidement... Mieux on se sent, façon de parler...

Pourquoi ça s'ouvre lentement ou vite ?

Les panneaux de tissu se frottant les uns contre les autres se chargent d'électricité statique. Ils vont se coller ensemble à la sortie du POD (qu'est-ce que c'est que le POD ? tout le monde utilise le mot, mais ça veut dire quoi ? Réponse sur Internet). Même phénomène avec l'humidité qui colle aussi les panneaux de notre belle réserve.

Et alors ?

C'est très simple. Des panneaux qui collent, ça va mettre plus de temps à s'ouvrir... Et il faut bien, selon la configuration de vol, ou de non-vol, une bonne cinquantaine de mètres pour que ça s'ouvre (P.S. notez s'il vous plaît qu'on ne fait plus de grosses manœuvres à partir de 100 mètres sol).

Faut-il encore que ça s'ouvre à la bonne place et que ceci ne s'emmêle pas dans les suspentes du parapente qui empêcheront clairement le parachute de s'ouvrir proprement... Mieux vaut ne pas y penser, les amis, misons sur la sécurité.

Il nous sauve la vie, comme son nom l'indique : parachute de secours. Mais il est important de tout vérifier. (fb)



Le pliage d'un parachute de secours. C'est conseillé de faire trois fois par année. Deux fois, c'est déjà bien. (fb)

Comment un parachute devient-il humide ?



Plier un parachute de secours, cela ne s'improvise pas. C'est surtout une affaire de spécialistes. (fb)

Le conseil sécurité

On laisse dans l'herbe, à l'ombre... et cette herbe « transpire », ou alors dans la neige froide et mouillée... Résultat : cela crée de l'humidité et va « coller » les panneaux entre eux et empêcher ainsi une ouverture rapide de votre joker.

Donc : au sec, à l'abri de l'humidité, pas compressé (sauf pour le transport) et à l'abri du soleil, de la chaleur (comme dans un habitacle de voiture), tels sont les conseils que je peux vous donner pour entretenir au mieux votre beau matériel, que ce soit parachute de secours ou aile.

Pas au dernier moment !

Ainsi, plier son secours en automne pour le replier au printemps, normalement oui - et surtout si vous comptez l'utiliser en hiver (et que vous ne connaissez pas l'état des sauterelles qu'il y a dedans), que ce soit dans la neige ou au sommet d'une belle montagne où il fait chaud...

Ultime conseil : donner à faire le pliage bien avant les premiers beaux jours pour que l'aération de 2-3 jours puisse se faire avant de le replier c'est dans le cahier des charges de tout plieur FSVL. Courant février semble être une bonne période pour avoir le temps de s'organiser.

Pas dans une cave humide...

Et sinon, préférer laisser votre sac au sec dans l'appartement, pas dans une cave humide...

Grâce à tous ces conseils, vous recommencerez la saison avec une aile toute belle qui est checkée, un parachute frais et replié et des thermiques à profusion qui vous catapultent au firmament du nuage où vous aurez peut-être la possibilité de faire un soaring de rêve sur le bord de celui-ci... Un rêve pour tous...

Volablement vôtre
François Boillat

Tous au Mont-Blanc !

Les échos du Net

Férés de nouvelles technologies, c'est pour vous ! Une application pour Ipad et Iphone, « VolerInfo » (et en plus elle est gratuite !) relate notre noble activité. Les news sont régulièrement mises à jour. Un vrai régal pour tous. La Plume vous conseille vivement de l'installer. Au chapitre des petits bonheurs, la journée du 19 juillet 2012, une journée exceptionnelle pour la pratique du parapente. Parfois la seule bonne journée en une année, et encore...

Thermiques bleus à 5400 mètres !

Ainsi « VolerInfo » nous apprend ainsi qu'au moins 50 parapentistes se sont posés au sommet du Mont-Blanc, à 4808 mètres, une journée où les thermiques bleus montaient à 5400 mètres. Du jamais vu. Une vidéo est associée à l'information, c'est juste incroyable. (lpe)



17



217 kilomètres ! Oui, 217 kilomètres, vous avez bien lu ! C'est l'exploit réalisé par Reynald Mumenthaler. C'est ce que nous apprend le site Internet de la « Tribune de Genève » (www.tdg.ch). Parti de Soleure (on imagine le Weissenstein), ce Genevois de 36 ans a réalisé ce vol le 23 juin dernier. Il a tout d'abord rejoint Bellegarde (en France), avant de revenir se poser à Satigny, probablement en évitant les vignes pour ceux qui connaissent le coin. Un « petit » exploit réalisé par ce passionné de vol libre, un sport qu'il pratique depuis 20 ans. « C'est gratifiant de faire autant de kilomètres en parapente, ça reste juste du tissu dans un sac à dos », s'est réjoui ce père de deux enfants après son vol. « Lorsque je me suis retrouvé avec une nuée d'hirondelles autour de moi, c'était un moment magique ! » Reynald s'est beaucoup entraîné. Le jour J, il a bénéficié de bonnes conditions. « Les conditions se prêtaient très bien au voyage. D'habitude, il n'y a que quelques jours dans l'année où l'on peut faire un vol de cette distance. » La Plume dit tout simplement bravo !!! (lpe)

Mary Allen Hardison, ce nom ne vous dit probablement pas grand-chose. La Plume a trouvé cette belle histoire sur le site <http://vivrevieux.blogspot.ch> en surfant sur la toile sans but précis, histoire de passer le temps. Mary Ellen Hardison est une alerte centenaire de nationalité américaine, 101 piges plus précisément. Cela force le respect, hein ??? Il y a peu, elle est entrée dans le très célèbre Guinness Book pour le record de la personne la plus âgée à voler de cette manière dans les airs. L'exploit a eu lieu devant toute sa famille. Une belle histoire, à l'américaine, que seuls les Ricains sont capables. Après avoir atterri, elle a appelé à ce que son record soit dépassé, histoire de repousser encore plus les limites : « Je dis aux personnes âgées qu'elles doivent continuer à faire des choses, aussi longtemps qu'elles en sont physiquement capables. Soyez positifs. Les gens n'aiment pas les personnes grincheuses. Si vous vous en sentez capables et même si vous êtes plus âgé que moi, n'hésitez pas à essayer de battre mon record. Je promets que c'est une expérience qui vaut la peine. » Et le motif avancé par cette vénérable dame laisse pantois : elle « ne voulait pas se laisser dépasser par son fils de 75 ans qui venait de se lancer dans la pratique du parapente », explique-t-elle, citée par Sport.fr. (lpe)



Une sortie en deux temps !

Journée de clôture VLJ

Prévue initialement dans la vallée de Tavannes, la journée de clôture 2012 du club s'est finalement déroulée, du moins pour la partie vol, au fond du Val-Terbi le samedi 6 octobre. Poussés par le fort vent d'ouest, nous avons dû nous rabattre sur le plus petit site du Jura: Mervelier! Arrivés sur place un peu étonnés que le vent ne se soit apparemment pas encore levé dans la vallée, nous croisons quelques élèves de Francois Boillat sur le déco, dont la plupart redescendent faire des gonflages à l'atterro. Ça aurait forcé?! Boh, ça a encore l'air volable... Alex, Pierre et moi-même décollons donc pour 20 minutes de réel bonheur à essayer d'enclencher la première pour ne pas reculer dans les arbres. Nous réussissons enfin à poser, soulagés que tout se soit bien passé. Les conditions se calment en début d'après-midi et permettent à de nombreux pilotes delta et parapente de s'offrir un superbe vol de soaring (voir la vidéo sur www.vollibrejura.ch, section blog). Bref, une magnifique journée de vol libre.



Vu la force du vent, Francis a préféré le delta au para.

18



Fabrice prêt à décoller.

Après un arrêt chez le Pierre pour une petite bière, tout ce petit monde remonte au-dessus de Reconvilier où l'apéro de fin de saison préparé par les locaux est servi. S'en suivirent grillades, pinard et dessert dans une ambiance joyeuse et festive. Merci aux Vadais d'être remontés en nombre passer cette soirée au pied du Montoz. La saison de vol libre 2012 est bel et bien terminée au Jura. Même si la météo n'a pas toujours été canon, de beaux vols de distance ont été réalisés et les manifestations telles que le Run & Fly Jura et les Graitricks auront fait de cette année 2012 un grand millésime du vol libre. Il est maintenant temps de vider le sable des caissons et d'envoyer son matériel au contrôle.

**Bon hiver à tous :
Alphonse Frésard**



La soirée bat son plein.

Morane Montavon heureux la tête en bas !

L'interview vérité

Même sans casque, ça le fait aussi...



Morane Montavon (23 ans) est un des meilleurs pilotes acro du pays. Cette année, il a d'ailleurs terminé 5e des Championnats de Suisse de la spécialité à Axalp, dans l'Oberland bernois. Le citoyen de Belprahon a des ambitions pour l'année prochaine : il veut participer à plusieurs manches du mondial d'acro. Rien que ça ! La Plume l'a rencontré et lui a posé plein de questions.

Morane m'a donné rendez-vous dans un établissement public « branché » de Moutier, là où une majestueuse aile est accrochée au plafond, sans suspentes. Une aile qui me rappelle que le Graitery n'est pas très loin d'ici, juste en face, là-haut sur la montagne... Pas de doute, je suis au stamm des parapentistes du coin. Morane débarque avec quelques minutes de retard, accompagné de sa charmante amie, tout sourire. La poignée de main est franche : « Tu vois, me dit-il fièrement mais aussi avec une grande modestie en prenant place, au plafond, c'est mon ancienne voile d'acro. » Il la fixe des

yeux, presque nostalgique. C'est que cette voile (une U-Turn Thriller de 17 mètres carrés) lui a apporté de sacrées satisfactions.

Morane, tu n'as que 23 ans et tu es déjà un pilote très expérimenté. Comment es-tu venu au parapente ?

C'est une longue histoire et j'en rigole aujourd'hui encore. En fait, c'est Léo Boegli qui m'a initié au parapente. J'avais 15 ans à l'époque. Léo en pratiquait déjà avec Toni Schneeberger. Ils préparaient une semaine de vol à la dune du Pyla. Comme j'habitais chez ma grand-mère, je lui ai demandé si je pouvais aller avec eux. Elle a beaucoup réfléchi et elle a finalement donné son accord. Elle ne se doutait pas une seconde que je volerais là-bas. Si elle l'avait su, je pense qu'elle n'aurait pas accepté.

Et donc, tu es parti à la dune du Pyla...

Eh oui, l'aventure pouvait commencer. Léo et Toni m'ont expliqué quelques trucs pour voler. Ils m'ont mis dans la sellette et ils m'ont jeté dans la pente. Les conditions étaient faciles. J'ai ressenti une sensation incroyable. La sensation de voler, c'est quand même

quelque chose. C'est à mon avis le rêve de tout être humain. Durant cette semaine à la dune du Pyla, j'ai volé toujours plus et dans des conditions plus difficiles. Quand je suis rentré de France, on m'a proposé de faire des cours avec Fred Lovis. Léo avait vu que j'étais très motivé à l'idée de suivre une formation complète de parapentiste. Lors de ma formation, je demandais déjà à faire des wings. Je savais que je ferais de l'acrobatie par la suite. C'était mon rêve ! En fait, j'ai toujours été passionné par les sports dits extrêmes.

Première étape importante, le brevet, mais je crois savoir que cela n'a pas été simple ?

(Il rigole...) C'est le moins que l'on puisse dire, en effet. J'ai passé mon brevet lors de ma quatrième tentative. C'était à Mauborget. Je passais les figures sans problèmes, mais je n'arrivais pas à me poser dans la cible.

Brevet en poche à 16 ans et déjà de l'acrobatie...

Oui, j'ai commencé à faire de l'acro au Graitery. Je recevais les instructions par radio pour effectuer les figures. Avec mon pote Christophe Guillet, aussi de Moutier, nous nous sommes alors inscrits à la Ligue suisse d'acrobatie. Nous avons été convoqués pour une démonstration, histoire de montrer ce que nous savions faire. C'était il y a quatre ans environ. Avec Christophe et à force de voler et de tenter toujours de nouvelles choses, nous avons rapidement évolué, notamment dans les figures synchro que nous exécutons les deux, aile contre aile. C'est très impressionnant et cela demande beaucoup de précision de chaque pilote. C'est très simple, pour progresser, il faut beaucoup voler et si possible engranger de l'expérience sur un maximum de site. C'est bien aussi de se frotter à la concurrence étrangère. J'ai volé dans beaucoup de pays d'Europe et je me suis aussi rendu au Brésil. Il y a de très bons sites pour l'acro en Suisse. Par exemple à

Villeneuve ou dans l'Oberland bernois.

Au fait, comment devient-on pilote d'acro ?

Au début, j'étais très tendu. Et c'est à mon avis tout à fait normal. J'ai commencé par les figures que l'on met en pratique dans les écoles et qu'on exerce pour passer le brevet. J'ai ensuite fait un SIV à Villeneuve avec Alain Zoller. En fait, on apprend beaucoup de choses en même temps. Pour moi, la base de l'acro, c'est la Sat dynamique. C'est important de bien maîtriser les sensations du corps quand on passe par-dessus l'aile. D'un point de vue plus technique, il est important de maîtriser le décrochage de l'aile puisque c'est la base pour effectuer la figure de l'hélicoptère.

Et en acro, il faut toujours essayer de nouvelles combinaisons ?

En effet ! En acro, tu ne peux pas te contenter de maîtriser la Sat, le Misty flip ou encore l'Infinity tumbling. Tu dois sans cesse te renouveler. Cet automne, j'ai principalement travaillé sur deux nouvelles combinaisons : Cowboy et Booster.

Peut-on avoir quelques précisions ?

C'est très compliqué à exécuter mais je vais essayer d'expliquer simplement. La figure Cowboy, c'est une prise de vitesse à gauche (ou à droite, c'est complètement égal), ensuite une inversion et enfin un hélico. J'ai encore de la peine pour la



Morane dans le ciel chinois.

réussir proprement. Quant à la figure Booster, c'est également une prise de vitesse d'un côté ou de l'autre (je suis personnellement plus à l'aise à droite), puis un tour la tête en bas et freinage pour sortir de la figure.

Cela a l'air compliqué et même risqué, non ?

Il faut savoir une chose : quand on travaille sur une nouvelle figure, on vole toujours au-dessus d'un plan d'eau, histoire de réduire au maximum les risques. Et puis, je rappelle que nos sellettes d'acro sont équipées de deux parachutes de secours.

Je crois savoir aussi que tu passes pour ainsi dire tous tes week-ends dans l'Oberland bernois ?

C'est vrai. Nous sommes six de la région à nous être inscrits à ACBEO (Acro Berner Oberland. Il y a Etienne Roth, Marc Wattenhofer, Christophe Guillet, Christophe Kohler, Yan Bouduban et moi-même. On s'entraîne tous les week-ends sur le site d'Axalp lorsque les conditions météo sont bonnes et nous exécutons nos figures au-dessus du lac de Brienz.

Que cherches-tu en acro ?

L'acro, c'est d'abord une aventure humaine. Si j'en fais, c'est uniquement pour me retrouver entre potes. Ce qui compte pour moi, c'est avant tout rigoler. La compétition, c'est juste la cerise sur le gâteau. Pour en revenir à l'aspect purement compétition, je dirais que pour progresser, tu ne peux pas seulement faire ce que tu veux. Il faut miser sur la chorégraphie et la technique ; cela te force à ouvrir la gamme de figures. Pour progresser, il faut toujours innover. Tu bosses un mois une seule figure et lorsque tu la maîtrises, il faut déjà t'entraîner pour une nouvelle figure. C'est parfois frustrant.

Quelle figure te pose des problèmes ?

Le Twister (n.d.l.r. : hélicoptère à gauche puis à droite pour ceux qui ne le savent pas ou plus...). Je m'entraîne depuis une année et je n'y arrive pas.



Plus c'est haut et plus c'est beau...

Bref, ça m'énerve. C'est au niveau de la transition que cela bloque. C'est une des figures les plus difficiles à réaliser. D'autres diront que l'Infinity est plus difficile ; je dirais que c'est la plus spectaculaire. A mon avis, l'Infinity n'est pas si compliqué techniquement. En t'entraînant pendant six mois, tu vas réussir. Surtout, il ne faut pas avoir peur de se lâcher dans le ciel.

Juste entre nous, as-tu déjà connu de grosses frayeurs en acro ?

(il réfléchit...) Une fois ! Juste après avoir passé mon brevet, je faisais des Sat et des wings over. Jusque-là, rien d'anormal. Une fois posé j'ai plié ma voile et c'est là que j'ai constaté que j'avais volé avec un maillon ouvert. L'élévateur m'est resté dans les mains. Une erreur de débutant ! Pour nous, en acro et vu que nous volons au-dessus d'un plan d'eau, le plus gros risque, c'est d'être mouillé en tombant dans l'eau.

Tu as terminé 5e des championnats de Suisse d'acro en 2012.

Comment qualifies-tu ta performance ?

Je suis déçu ! Je visais une place sur le podium !

Que s'est-il alors passé ?

Il y a eu plusieurs facteurs. Il était prévu que je participe à cette compétition avec Christophe Guillet. Il m'a appelé quelques jours avant la compétition pour me dire qu'il s'était fracturé une cheville lors d'un atterrissage en posant pourtant tout tranquille au Salève. Cela m'a fait un choc parce qu'on s'était beaucoup entraînés ensemble en vue de ces championnats de Suisse. J'y suis donc allé tout seul. La compétition se déroulait du jeudi au dimanche. J'ai eu de la peine à me mettre dans le bain jeudi, mais après le deuxième jour, j'étais classé troisième. J'ai rétrogradé au classement samedi et dimanche.

Pour quelles raisons ?

Je me suis entraîné pour une figure qui s'appelle Esfera. Il s'agit de « monter » en rythmique pour le tumbling et une fois arrivé en haut

on « dérythme » pour finir en Sat. Je sais que je maîtrise cette figure, mais là, cela n'allait plus ! J'ai peut-être une explication. J'ai collé des stickers de mes sponsors sur ma voile et je pense que cela a sensiblement modifié les propriétés de mon aile. Et puis, il y a une part de stress. J'essaierai de faire mieux l'année prochaine.

Justement, parlons un peu de la saison prochaine. Connais-tu déjà ton programme ?

Mon objectif est de participer à



plusieurs manches du championnat du monde. Seulement voilà, pour cela, il faut des sponsors. Pour une saison en Suisse, il faut compter environ 20'000 francs et pour une saison de championnat du monde, environ 50'000 francs. Rien que la voile (plus de 4000 francs pour une aile d'acro), il faut la changer tous les six mois. Le problème, c'est que les sponsors ne sont pas intéressés à s'engager. J'ai personnellement trois sponsors : Eco6therm à Rebeuvelier, mon entreprise Domus et mon associé Domus maçonnerie. Je les remercie de me soutenir.

Donc si je comprends bien, impossible de vivre uniquement du parapente ?

C'est impossible. Il y a peut-être trois professionnels dans le monde qui arrivent péniblement à vivre de leur passion, mais ils vivent très chichement.

Et cet hiver, quel programme ?

J'ai de la peine à voler en hiver, il fait trop froid. L'idéal serait de partir au chaud, mais là aussi c'est une question de budget. Je vais essayer d'aller quelques fois à Mürren, dans l'Oberland bernois. J'aimerais bien essayer une fois de faire du wingsuit (son amie, qui écoute distraitement notre conversation, l'interrompt : « Faut pas compter sur moi pour que je t'offre ça... !!!), mais je pense que ce ne serait pas une bonne chose. Je me connais assez bien, j'irais chercher les limites.

Penses-tu te lancer un jour dans la formation de pilotes ?

J'y ai pensé, mais avec mon entreprise, ce n'est pas possible. Mon boulot me prend beaucoup de temps. Mais comme je viens de passer mon brevet biplace, je donnerai des coups de main de temps à autre.

Combien de vols passes-tu chaque année ?

Bonne question... Le week-end, c'est cinq vols par jours, donc cela fait environ 400 vols par année, mais je ne compte plus depuis bien longtemps.

Peux-tu nous parler de ton aile ?

Je vole avec une U-Turn Thriller de 17 mètres carrés, conçue exprès pour l'acro. Le suspentage est un peu plus long qu'une voile normale. L'année prochaine, je pense voler sur une Ozone. J'en ai testé une à l'Acro Sonchaux cette année et j'ai bien aimé. C'est aussi une voile de 17 mètres carrés.



Atterrissage de précision sur un plan d'eau : une affaire compliquée !!!

22

Morane chez les Chinois !

Il y avait Tintin au Tibet, il y a maintenant Morane chez les Chinois. « MM » a eu l'incroyable chance d'aller voler en Chine pour une démonstration internationale à Gejiu, dans la province de Yunnan. Et tous frais payés ! Morane a vécu une expérience enrichissante à laquelle il ne s'attendait pas. « Je n'avais jamais vu cela, il y avait 330'000 personnes à l'atterrissage en bord de mer et plus de 1000 au décollage. On a été reçus comme des rois. Quand nous nous déplaçons en car, deux motos de la police locale ouvrent la route pour que nous ne perdions pas de temps.

Nous étions logés dans les plus beaux hôtels de la ville. Assurément, une semaine de rêve. C'est un Chinois qui a organisé cette démonstration. Les organisateurs ont fait passer cette démonstration pour un championnat du monde. Lorsque le maire de la ville est venu nous demander qui avait gagné, on ne savait pas quoi lui répondre. » Et les Chinois volent-ils ? « Oui, ils volent, mais je dois bien dire que leurs connaissances sont mauvaises. Quand tu les vois décoller, tu pries pour tout se passe bien.» (lpe)



L'acro à deux, c'est encore plus beau : ici avec Christophe Guillet.

Retour sur les bancs d'école

Les échos
des écoles

De quoi parle-t-on ? Ancien pilote de delta, Patrick Schindelholz s'est (enfin) mis au parapente. Vous l'avez peut-être déjà croisé sur un déco : une veste couleur jaune canari, c'est sa marque de fabrique. Elle l'accompagne toujours, qu'il fasse froid ou alors qu'il fasse, franchement, chaud. Patrick, c'est une « gueule », mais c'est surtout un homme exceptionnel, humble face à la difficulté de tout apprendre. Pour La Plume, il nous conte son histoire.



LEPARAPENTE.CH

L'envie de pratiquer le parapente m'a toujours démangé. Chaque jour, je passe devant l'école de parapente pour me rendre au travail. Après beaucoup d'hésitation, je décide de me lancer et, en sortant du travail, je m'arrête pour établir un premier contact. François, maître des lieux, m'accueille, il m'explique en deux mots, une heure quand même, son programme de formation et les innombrables possibilités offertes aux apprentis parapentistes pour parvenir au brevet. Rendez-vous est pris pour débiter la formation un mois plus tard.

Les bases, élémentaire !

Nous sommes trois élèves à participer au stage d'initiation qui durera cinq jours. Il sera ensuite suivi de deux autres stages, jusqu'à l'examen. Arrivé à l'école, le matin dès 8 h 30, je suis accueilli par François et Nico, assistant instructeur. Nous faisons une rapide visite des lieux avant de débiter la première partie théorique, élèves chanceux, il fait beau, enfin fera beau, maintenant il y a du brouillard, nous nous installons confortablement dans l'école. François et Nico nous enseignent les bases élémentaires du parapente et nous communiquent leur passion par des dessins, des images, des films et des exemples de ce qu'il faut faire.

Après environ deux heures de théorie, nous avons des fourmis dans les jambes et c'est le moment d'aller faire du gonflage. Nous allons dans le stock où se cache le simulateur et touchons pour la première fois du matériel de parapente, un petit moment d'émotion ! Nous sommes impressionnés et enthousiastes. Le matériel utile au gonflage pour nous trois est prêt. Nous le chargeons dans le bus et départ pour Vicques. Là, nous nous équipons et commençons à faire nos premiers pas (de course). Petit à petit, nous apprenons les bases du parapente : étendre la voile, démêler les suspentes, mettre le harnais, le régler,

faire le MaVie, monter la voile sur notre tête et la maîtriser tout en courant gaiement en bas du talus.

Utile et physique !

Passage obligé, y a pas à dire, le gonflage, c'est utile et un peu physique au début de l'apprentissage. Après deux heures environ, nous plions le matériel et retournons à l'école. Un casse-croûte et retour à la théorie. Durant quatre jours, François et Nico, avec patience, nous permettent ainsi d'acquérir les principes de base. Nous sommes bientôt prêts pour faire notre premier grand vol, mais cela c'est sans compter avec la météo.

C'est avec impatience que nous attendrons le bon jour pour faire ce premier grand vol. Entre temps, quelques heures de gonflage et de théorie nous auront permis de peaufiner nos réflexes, nos bases théoriques et faire connaissance avec les élèves de la volée précédente.

Enfin, c'est décidé, c'est maintenant sinon ce sera dans trois mois car, l'hiver pointe son nez. Le terrain est détrempe, de gros nuages gris se traînent le long du Raimeux, il tombe quelques gouttes, que nenni, nous allons le faire, ce premier vol, dès que les gouttes auront cessé de tomber. Nous nous dirigeons vers le site de vol. Nous nous arrêtons à proximité de l'aire d'atterrissage. Là, on nous explique la volte à effectuer, on nous prévient de toutes les raisons possibles qui pourraient nous empêcher de passer une bonne journée et les moyens d'y remédier. Nous montons dans le bus et nous dirigeons vers le décollage avec Nico. Là, les jambes un peu molles, nous prenons nos équipements et allons-nous préparer. C'est l'heure d'appliquer tous les gestes et les connaissances acquises lors des nombreuses heures passées à faire du gonflage et de la théorie.

5 sur 5, c'est parti !

Nico vérifie si nos voiles sont correctement étendues et les suspentes démêlées, il nous checke une dernière fois. Nous faisons le MaVie sans oublier la radio, c'est 5 sur 5 et hop, c'est parti. A la radio, il corrige notre position (mal assis, c'est normal paraît-il au premier vol), l'axe de vol, la trajectoire et ensuite, François prend le relais pour nous diriger, nous aligner et nous faire poser comme une abeille sur une fleur. A l'atterrissage, il nous accueille avec une joie non dissimulée et nous félicite pour ce premier vol.

Pour l'obtention du brevet, quelques heures de théorie, de gonflage et de vol seront nécessaires. A chaque sortie, Nico, souvent au décollage, et François à l'atterrissage, corrigent nos erreurs à la radio et nous briefent. Nous découvrons ainsi les sites de vol du Jura (Boécourt, Montmelon, Soulce, Courfaivre, Court etc...). A chaque journée d'école, nous nous améliorons, nous acquérons des automatismes de vol, la formation météo et aérodynamique nous a permis de mieux comprendre ce qui se passe, la carte de vol à voile n'a plus de secret pour nous ;-). Les exercices en vol nous permettent de faire confiance au matériel. Le maître mot de la formation, c'est la sécurité, François et Nico ne laissent rien au hasard afin de nous rendre autonomes et sûrs dans nos décisions et dans nos gestes.

Patrick Schindelholz

Cinq nouveaux élèves et un agrandissement du local

Les échos
des écoles

De quoi parle-t-on ? L'école Ledeltaplane.ch poursuit son petit bonhomme de chemin, même si le delta doit faire face à la concurrence du parapente. L'équipe de Nicolas Tatti est très motivée, d'autant plus que cinq élèves se sont inscrits et ont découvert cet automne les joies de la pente école à Vicques.

remplacement du parapente, mais un complément, au même titre que par exemple, les cacahuètes avec la bière :

- Il y a trop de vent pour voler en para ?
- On va aller se marrer en delta !
- On a juste le temps de faire un p'tit vol ?
- On prend vite le para et on rigole !
- Il y a des cunimbs ?
- On va boire une bière ! (et manger des cacahuètes)



En delta, nous ne faisons de la pente école qu'en automne. Cette année, nous avons le plaisir d'accueillir cinq nouveaux élèves, dont une fille. Ils ont fait leurs premiers sauts de puce sur la pente école de Vicques dès le mois de septembre. C'est peut-être peu, vu l'engouement actuel pour le parapente, mais pour nous il est rare de voir cinq élèves motivés commencer en même temps !

Deux élèves qui viennent du parapente ont passé cette année leur théorie et sont prêts à se présenter à l'examen pratique. Pour eux, le deltaplane n'est pas un

En plein aménagement

Du côté de notre local, après quelques négociations avec le propriétaire, nous avons été autorisés à vider la partie sud de la cabane, qui contenait des reliques et anciens prototypes de l'usine Condor. Nous sommes en plein aménagement et avons pu ainsi presque doubler la surface à disposition pour l'école. Les travaux, prévus pour cet hiver (histoire de passer plus rapidement cette période morose pour les volatiles), sont effectués par les membres de l'association Ledeltaplane.ch.

En attendant la fin des travaux, et afin que nous ne mourrions pas de soif, le traditionnel apéro de fin d'année auquel vous êtes tous conviés, aura lieu le 8 décembre 2012 dès 17 h 30.

Bon vol !

L'équipe leDELTAPLANE.ch

Cinq nouveaux élèves en pente école :
comme quoi, la relève est assurée en delta.



Les PILOT's en expédition en Turquie !

Les échos
des écoles

De quoi parle-t-on ? L'école PILOT a organisé une sortie en Turquie l'automne passé. Cette semaine de vol(s) a permis à plusieurs élèves de parfaire leurs connaissances. Une expérience enrichissante pour tous ces spatz en devenir. Des vols incroyables certes, mais sans oublier de profiter de la vie locale et, parfois aussi, des sorties nocturnes qui resteront dans les mémoires. Merci à Valentine, qui a empoigné sa plus belle plume pour La Plume !



Jeudi 6 octobre 2012 : rendez-vous matinal, à 7h30, à la « Roulotte ».

Voici le lieu de départ de bon nombre des aventures de l'école Pilot. Mais celle-ci va nous conduire directement en Turquie.

Pour ce voyage, l'école a choisi LA destination de vol libre, soit Oludeniz, en Turquie. Pour ceux qui ne connaissaient pas le site, la surprise fut à la hauteur. Eh oui, plus de 1500 mètres de dénivellation pour s'en mettre plein la vue. Après un bon coaching et quelques vols, toute l'équipe sait apprécier ce fabuleux décor où le bleu de la mer se confond avec le ciel.



25

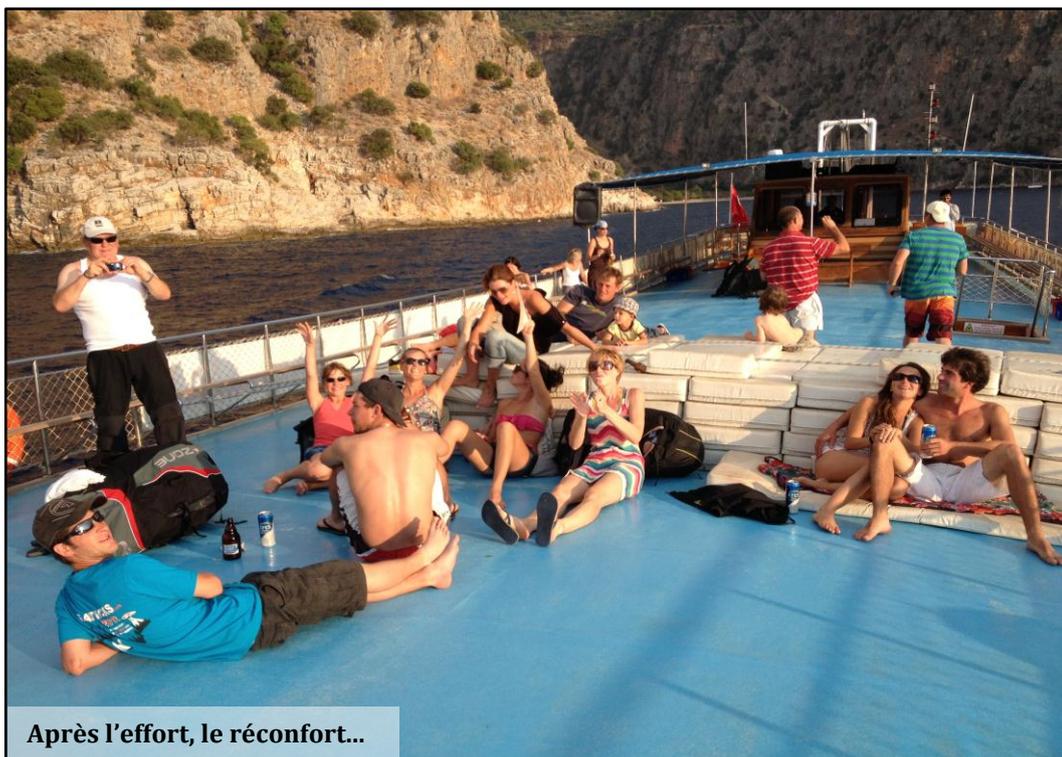
Au-delà de la beauté du vol, chacun prend conscience du potentiel que le lieu offre pour progresser. Tous les participants à ce voyage, de l'élève au pilote expérimenté, ont osé repousser leurs limites. Parfois, il a fallu une bonne dose de courage mais la confiance envers les personnes qui nous encadraient nous a beaucoup aidé. A noter que les instructeurs ont eu quelques frayeurs mais principalement liées à des inconnus téméraires.

Cette semaine ne s'est pas limitée aux progrès en vol. Toute la bande a aussi pu profiter des plaisirs locaux. Entre la baignade en mer, les sorties nocturnes ou encore les soins wellness, tout le monde a su s'occuper !

Ces quelques jours ont été riches en rencontres et de magnifiques échanges sont nés entre jeunes et moins jeunes.

Merci pour cette aventure et le rendez-vous est pris pour l'année prochaine.

Valentine Wisard



Après l'effort, le réconfort...

Bravo les p'tits spatz ! Des bleus racontent...

Les échos des écoles



La pente école : un apprentissage indispensable avant de s'élancer dans les airs.

De quoi parle-t-on ? De la pente école, parfois répétitive, à un vol au Graiterie, c'est parfois le grand écart. Julien Hoffmeyer, pilote élève à l'école PILOT, nous raconte cette enthousiasmante expérience. Des gonflages tout d'abord, histoire de maîtriser cette grande voile, puis des premiers vols à Vicques et enfin un décollage palpitant au Graiterie, que d'émotions !

Appliqués, nous plions nos voiles dans le soleil couchant, la banane jusqu'aux oreilles. Le brouillard automnal de cette fin d'après-midi referme déjà la vallée ; il s'en est fallu de peu que nous restions coincés au déco sans pouvoir voler. Quelle déception c'eût été ! Chaque vol est hyper précieux pour nous, élèves du premier module de formation à l'école PILOT de Moutier. De plus, les couleurs chatoyantes des forêts, un air parfaitement lisse et cette lumière rasante qui joue avec le relief rendent nos premiers grands vols inoubliables.

Que de questions !

Et pourtant, on a failli passer à côté. En effet, nous enchaînons aujourd'hui les décollages tellement naturellement, alors qu'il y a si peu, nous n'osions à peine en rêver. Est-ce qu'on sera assez courageux ? Il faut forcément être un super casse-cou pour se balancer comme ça du Graiterie, non ? C'est pas pour les gens normaux, nous disions-nous. Mais voler, ça doit quand même être tellement génial... Allez, on ose faire le pas : on s'inscrit au premier module.

Que nous avons tort de douter ! Une seule journée passée en toute convivialité à la pente-école, encadrés par les

vaches. Chacun montre qu'il en veut.

Le gonflage, c'est la base

Les répétitions de gonflages, forcément un peu barbant au commencement quand on est impatient de voler, sont bien vite derrière nous. Et on n'en garde que le meilleur, évidemment : un élève dans l'étang, deux roulés-boulés et un autre élève emballé dans sa voile comme un paquet-cadeau, par exemple. Un regard affûté, sans être critique, les conseils judicieux des instructeurs et le tour est joué. D'autant que même lorsqu'on a le sentiment d'avoir fait un exercice médiocre où on n'a pas eu l'impression de maîtriser grand-chose, Léo ou Toni trouve toujours un élément positif à relever. « *T'as super bien gonflé, ta position de course était idéale. Bon, t'aurais pu mettre un peu plus de frein, mais c'était d'jà bien, quoi.* » Accompagné d'un sourire et d'une tape sur l'épaule, ça rassure, et la pratique rentre. Nous, on y connaît rien, on ne remarque jamais tous ces détails quand on débute.

La confiance vient avec l'expérience, et les erreurs chez PILOT ne sont pas des échecs, mais des occasions d'apprendre. Les petits vols à Vicques étant passés sans encombre, à chaque fois nous devenons un peu plus à l'aise sous ce ridicule bout de tissu. Sans s'en rendre compte, ballotés dans la navette surchargée comme ces bus sur on ne sait quelle route du Népal, et en écoutant Toni faire un compte-rendu hilarant du dernier épisode de Top Models, soudain on est en haut. Face à nous ce trou béant : le déco de Graiterie. Il a de quoi déconcerter la première fois. Un instant pour reprendre son souffle, check complet effectué, on se focalise sur les consignes et la mission de vol. Léo ou Toni, l'air de rien, surveillent et vérifient tout derrière nous.

Un léger mouvement en arrière et c'est parti ! Même en l'air on sourit. Ça y est, enfin terminé de les regarder d'en bas, on y est, on vole. Yahouu ! Oups, mince, il fallait passer à droite du sapin, pas à gauche. « *Pas grave* », entend-on à la radio, « *ça passe facile aussi* », dit Léo. Une voix familière et rassurante, quand on se retrouve si haut, si seul.

Ce trou n'est finalement pas cette gueule d'ogre qui cherche à vous happer, comme on croyait à première vue, mais plutôt un merveilleux terrain de jeu gazeux qui invite à glisser, tranquille, dans l'air du soir. On s'y sent bien. Mais c'est pas le tout de rêver, il faut déjà songer à la volte. Même un plouf, devient magique. Yes ! Dans la cible. Le débriefing aussi constitue un moment essentiel où l'on peut progresser, si on porte bien attention aux points positifs, mais aussi parfois négatifs soulevés par nos instructeurs. Certes, le chemin est encore bien long jusqu'au brevet, mais accompagnés comme ça, il n'y a pas de souci à avoir, même avec une cravate et dans le brouillard, nos moniteurs nous ramènent toujours sans encombre.

Un virus qui contamine...

En deux mois relativement intensifs, le virus a largement eu le temps de nous contaminer. Chacun observe les cracks et absorbe chaque conseil ; on guette maintenant fébrilement la mise à jour quotidienne du planning qui annonce les vols ; on épie les prévisions météo avec un optimisme et un enthousiasme que Léo ou Toni doit



quelques fois maintenant un peu calmer. « *Quoi ? On peut pas décoller vent dans le dos ?! Zut !* » C'est terriblement addictif. On veut encore de cette adrénaline qui a couru dans nos veines au premier déco du Graitery.

Avec les compliments du chef !

Après les premiers émois, c'est maintenant à nous de travailler et de profiter de l'expérience des encadrants, autour d'une bière ou d'un café à la roulotte et entre deux éclats de rire. « *Eh, regardez derrière, il vient poser sur le parking* ». Boing ! « *Ah, il s'est fait une voiture...*

Vous voyez pourquoi on vous fait poser dans le champ ? »

Technique de vol, matériel, ressentis, tout y passe. A l'aise, chacun parle librement de son vol, forcément meilleur ou plus palpitant que celui des autres. On écoute avidement les péripéties cocasses du dernier voyage de l'école en Turquie : des fermetures dantesques aux danses orientales envoûtantes en passant par des aterros les pieds dans l'eau forcément turquoise. Pourvu qu'on soit de la partie l'an prochain.

Tony clôture la journée : « *C'est ok, tout le monde a rendu sa radio ? En tout cas, je suis content de vous, ça va bien, tout nickel : décos et vols dans l'ensemble c'était bien, des aterros propres, bon un peu à bosser encore sur ces 360. Et en plus vous avez eu visiblement du plaisir, elle est pas belle la vie ?... Alors bravo les p'tits spatz !* »

Julien Hoffmeyer

Parfois, cela va dans tous les sens...



Mes premiers 100 km... en Bulgarie !

Vincent Aubry faisait partie de l'expédition en Bulgarie organisée par Jura Evasion. Une semaine incroyable pour tout le monde. Le Vinch a réussi son premier vol de plus de 100 kilomètres. Pour La Plume, il raconte son aventure dans le ciel bulgare et aussi son besoin naturel exécuté avec plus de 1500 mètres de vide sous ses pieds.

2009. L'avion amorce sa descente dans une large plaine presque désertique, où seuls les terrains de golf contrastent au milieu de ces terres arides. Pays inconnu, paysages inconnus, alphabet inconnu (sauf pour Jérôme) et de nombreux espoirs de beaux vols pour ces dix jours à passer en Europe de l'Est. Les prévisions météo annoncent des températures estivales de 30 degrés et du beau temps au moins jusqu'au milieu du séjour.

Merci au vétuste télésiège !

La belle
performance

28

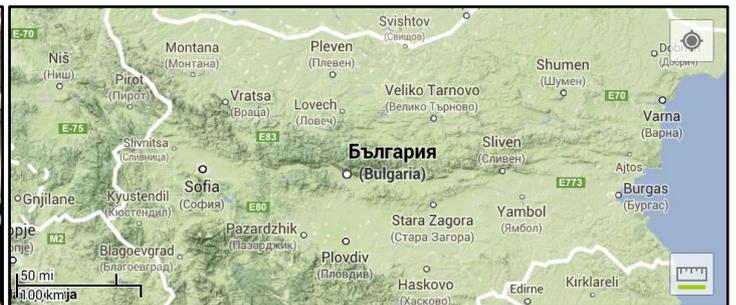
parfaitement maîtrisés par deux aides bien rôdés. Sopot et son télésiège Sambalha se situent sur le versant sud de la chaîne des Balkans qui commence en Serbie pour atteindre la mer Noire en traversant toute la Bulgarie d'ouest en est. Au décollage, un léger vent du nord et de nombreux cumulus en formation projettent de l'ombre sur le relief et nous obligent à monter un peu plus haut. Nous patientons 45 minutes, attendant que le vent de face revienne, ce qu'il ne fait pas ! Comme il est déjà tard dans l'après-



Vendredi 28 septembre à 9 h, nous embarquons de Zurich avec toute l'équipe de Jura Evasion dans l'avion d'Air Bulgaria. Destination : Sofia ! Quelques minutes avant de se poser, nous cherchons à reconnaître du

Après trois heures de route, nos hôtes nous débarquent à Sopot, principal site de vol libre dans la région. Un rapide briefing de Fred et Nik (notre aimable guide bulgare) et nous

midi, quelques pilotes décident de prendre le risque de décoller lorsque le vent arrière ne se fait plus trop sentir. Une longue course d'élan et le survol des buissons à quelques dizaines de centimètres nous



regard les montagnes autour de Nis, en Serbie, où beaucoup d'entre nous avaient pu réaliser de jolis cross en

rejoignons déjà le vétuste télésiège à deux places, qui nous mène tranquillement à 1400 mètres d'altitude. L'embarquement et le débarquement des pilotes munis de leurs ailes sont

permettent à Yves, Julien, Dany et moi-même de nous retrouver en l'air pour un premier vol. Ouf ! La vue est magnifique, avec une plaine large de près de 15 kilomètres s'étendant devant nous, avant qu'un relief moins élevé parallèle au relief principal ne vienne l'arrêter.



La première pompe n'est pas difficile à trouver, mais alors elle décoiffe : 4 à 5 m/s de moyenne ! A chaque tour, je surveille la pluie qui s'est déclenchée sous un cumulus à environ 15 kilomètres à droite dans la vallée et qui semblait s'approcher, ce qu'elle ne fait heureusement pas. Moins d'un quart d'heure plus tard et à près de 400 mètres de la base des nuages, je décide de sortir du thermique et de m'éloigner de la zone de formation, mon variomètre indique alors plus de 2800 mètres. Décidément, la semaine s'annonce merveilleusement bien ! Je profite ensuite de ce bon gain d'altitude pour commencer à longer le relief le long duquel je retrouve Yves qui gratte les derniers thermiques plus bas. Malheureusement, la couverture nuageuse a beaucoup augmenté et les pompes deviennent faibles. On profite alors de revenir en direction de Sopot par un long plané dans l'air calme au-dessus de la plaine, pour finalement atterrir à l'entrée de Karlovo, à 5 kilomètres du point de départ. Un SMS avec le nom du village et aussitôt une navette vient nous récupérer pour nous amener à la traditionnelle bière d'après vol. Décidément, la semaine s'annonce magique !

Après un copieux déjeuner le samedi matin, Nik nous fait un briefing plus détaillé pour les vols cross. Ils se font là, généralement le long de la chaîne de montagne, soit à l'ouest vers Sofia ou à l'est vers la mer Noire. Au télésiège, l'attente est plus longue car les VTT de descente sont nombreux à profiter de l'installation pour descendre le parc dans des pentes impressionnantes. Au décollage, le vent est bien face (sud) et nous permet à tous de décoller en toute sécurité. Je suis le

dernier à m'élancer, les thermiques ayant encore l'air aléatoires et peu performants. La végétation prend déjà de magnifiques couleurs d'automne, malgré les températures estivales.

Et Fred fait demi-tour...

Je parviens à atteindre 1900 mètres dans des conditions plutôt turbulentes pour les reperdre bien vite en longeant la crête vers l'est. Les pompes irrégulières et difficiles à centrer ne me rendent pas la tâche facile. Bientôt, je me retrouve avec Fred à enrouler proche du relief pour pouvoir sauter une première petite vallée. Ce vieux filou s'en sort bien mais lutte également contre les turbulences qui ne nous laissent jamais tranquilles, même dans les transitions. Alors que la pompe suivante se fait difficile à trouver et que notre altitude diminue toujours plus, Fred décide de faire demi-tour pour remplacer les piles de son GPS, ce que je n'apprendrai qu'au moment de l'apéro, une fois le soir venu.

Je poursuis mon vol le long du relief vers l'est, dans l'espoir de trouver enfin la pompe salvatrice. J'atteins pratiquement le bout de la crête, après 15 kilomètres et près d'une heure de vol lorsque je peux enfin commencer à enrouler un thermique régulier au-dessus d'un troupeau de chevaux en liberté. Rapidement, le

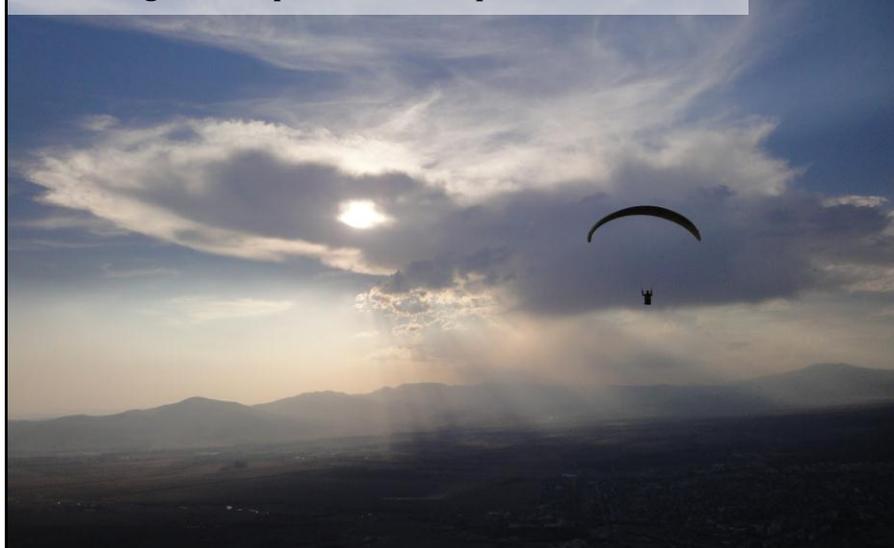
thermique s'élargit et devient puissant : en 10 minutes, j'atteins le plafond à plus de 3000 mètres, alors que le relief varie entre 2000 et 2300m sous mes pieds. La température n'est pas digne de nos printemps jurassiens, mais avec 12-13 degrés, elle est suffisamment fraîche pour me faire regretter d'avoir gardé les shorts. Heureusement, les gants d'hiver me gardent les mains au chaud.

Un pipi improvisé !!!

Dès ce moment, le vol devient plus facile. Toujours en direction de l'est, je saute une première vallée importante d'environ 5 kilomètres, où le relief est suffisamment plat, sauvage et éloigné des habitations pour décourager tout atterrissage forcé. Après la deuxième vallée, j'atteins aisément le bout de la partie centrale de la chaîne (la plus haute), à environ 40 kilomètres du point de départ. La crête est magnifique et la montagne rocailleuse et sauvage. Seul signe de civilisation, une petite route en gravier menant aux antennes de Botev permet de traverser le relief du Nord au Sud. Aucun autre parapente n'est visible autour de moi, probablement car nous sommes partis trop tôt. J'en profite justement pour satisfaire un besoin pressant depuis le plus beau pissoir du monde, avec plus de 1500 mètres de vide sous les pieds.

Ça fait maintenant près de 3 heures que je suis en l'air à me faire remuer dans tous les sens : c'est Orangina, comme l'aurait dit notre Pierre. Et le dérèglement de ma vieille sellette ne laisse aucun répit à mes abdominaux qui commencent sérieusement à me faire souffrir. Deux possibilités s'offrent alors à moi : continuer vers l'est

Un décor grandiose pour un vol exceptionnel de 100 km.





en direction de la mer Noire ou revenir en arrière et prolonger le vol en direction de l'ouest, vers Sofia. La crête perd rapidement de l'altitude vers l'est puisqu'elle quitte la zone centrale des Balkans, je prends donc l'option du retour. Celui-ci se fait facilement grâce au vent faible, à des altitudes moyennes entre 2300 et 2800 mètres. Je commence à croiser d'autres parapentistes qui profitent aussi des excellentes conditions.

A la hauteur de Sopot, Yves et d'autres pilotes jurassiens sont remontés pour un deuxième vol et évoluent sous mes pieds, alors que je traverse sous le plafond à 2900 mètres. La traversée de 20 kilomètres jusqu'au bout de la vallée

ne m'oblige à reprendre de l'altitude qu'à une seule reprise, à la hauteur d'une majestueuse et gigantesque arche perchée sur la crête. La crête s'abaissant à proximité du col, le vent frais du nord calme les thermiques ; je fais alors ma première transition calme de la journée. Mon altitude de 1600 mètres en bout de vallée ne me permet pas de passer un petit col en bout de vallée. Le relief est fantastiquement vert sous mes pieds, mais la forêt dense ne laisserait aucune chance à un atterrissage forcé. Je décide donc de revenir sur Rozino où Nik nous avait vivement recommandé d'éviter de poser à cause des gitans. En longeant la montagne à faible altitude, je

parviens à atteindre Hristo Danovo pour finalement me poser dans une espèce de champ-décharge aux abords du village.

« T'étais passé où ? »

Après 5 h 15 en l'air et plus de 100 kilomètres parcourus, mes jambes sont complètement engourdies, j'ai une soif de Viking et plus beaucoup d'énergie mais je suis enchanté de mon vol... et surtout de retrouver le plancher des vaches. Un SMS à Nik et le bus de récupération me ramène à Sopot pour l'apéro auprès des autres. Les questions fusent autant dans un sens : « Ben, où c'est que t'étais passé Vinch ? » que dans l'autre : « Vous avez fait un seul petit vol alors que les conditions étaient ahurissantes ? »

Un bon concert

Quoi de mieux pour récupérer qu'un apéro Jura Evasion, un souper local et un concert d'AC/DC repris par un excellent groupe bulgare à une fête de motards ? Les jours suivants nous ont également réservé de belles surprises : vol avec du vent fort, vol entre et dans les nuages (hein Aldric?), cross de 30 à 60 kilomètres et de belles ambiances bulgares !

Un voyage plein de découvertes que je conseille vivement à tous ceux (et celles) qui supportent les thermiques puissants et les bières de 5 dl à 80 centimes...

Vincent Aubry

Un concert et une bonne noce pour bien terminer...



Biplace avec notre Francis « national » !

Salut les spatzs !

Cela faisait un petit moment que notre Francis m'avait proposé de faire un vol biplace en planeur avec lui.

Après plusieurs tentatives infructueuses, soit à cause de la météo, soit à cause de mon emploi du temps, nous avons finalement trouvé une date pour effectuer mon baptême planeur.

Nous sommes le jeudi 6 septembre. C'est alors que je monte dans l'avion, encore sur le territoire de chasse à la blonde suédoise (...), que Francis me lance un coup de fil pour prendre rendez-vous dès le lendemain matin à 8 h à la gare Moutier.

Après une courte nuit, étant rentré de Suède tard dans la nuit, me voici sur le quai prévôtois. Nous sommes le 7 septembre et il fait bon chaud, avec un ciel sans nuage. Cela fait drôle de se dire que je vais voler et que j'ai pour seul équipement un pantalon léger, des petites chaussures et un t-shirt...

Notre Francis, quant à lui, a troqué sa magnifique combi rouge... orange... pour un équipement de vélivole... averti ! Hop ! Direction Granges ! Arrivés à Granges, cap sur l'aérodrome pour une petite marche de 30 minutes.

Au passage, il me montre un « Spitfire » sur le toit d'un bâtiment de manufacturier connu. Ouah ! Je ne savais même pas qu'il y avait ça à côté de chez nous... (Si jamais j'aime po les avions, encore moins les warbirds avec leurs gros V12 Merlin de 2150CV et qui volent à 750 km/h...).

Nous arrivons à l'aérodrome. Des moteurs qui démarrent,



Un hangar à merveilles...

A deux, c'est encore mieux !

des avions qui nous passent dessus, des hélicos, des jets, etc...

Francis m'explique qu'il faut d'abord faire quelques démarches administratives avant de préparer le planeur. Ensuite, direction les hangars pour préparer la « bête ». Dans le hangar, plusieurs planeurs attendent sagement qu'on leur dégourdisse les plumes... Un attiré mon attention en particulier, affiné comme un rasoir, lisse comme... vous voulez ! Une machine de course, recouverte de multiples housses de protection, comme une pièce rare dans un musée. « *Il te plaît ? Ca tombe bien, on va prendre celui-là !* »

Il faut tout d'abord le déshabiller (le planeur, pas le Francis !), monter les winglets (bouts d'ailes), mettre en place les batteries pour les instruments et pour l'allumage du moteur. Oui, on trichera un peu, c'est un motoplaneur. Un Duo Discus pour être exact. Il me montre le fonctionnement du mécanisme de sortie et rentrée du moteur. Tout est calculé au millimètre.

A l'ouverture de l'habitacle, cela respire le matériau Hi-Tech ; Carbone et Kevlar à profusion. Ayant un peu de temps devant nous, nous allons dîner au restaurant de l'aérodrome. Evidemment l'ambiance aviation est au rendez-vous ! Il faut dire qu'il y a beaucoup d'activités à Granges. La compagnie Swiss y forme de nouveaux pilotes sur avion mono et bimoteur, sur hélicoptère, d'autres viennent pour le plaisir, etc.

Après un bon repas sur la terrasse, au chaud, retour au hangar, devant notre planeur.

Bon, il est temps de le faire prendre l'air, et nous avec !

Tiens, un parachute de secours

Nous allons chercher la « papamobile » qui nous permettra de déplacer le planeur jusqu'en bout de piste. Avant de me mettre en place dans l'habitacle ridiculement petit, hé oui moins y a de traînée mieux c'est, Francis me donne un parachute de secours...

Ah ! Ca ça me rappelle quelque chose... ! Bon, ben nous sommes assis, harnachés, le remorqueur dans le viseur... Y a plus qu'à !

Avec Francis aux commandes, c'est l'assurance d'un vol réussi.



Le câble se tend, nous accélérons lentement, dans le bruit et les secousses, le remorqueur quitte le sol et... plus rien. Fini le bruit et les secousses. Nous décollons à notre tour. Le bout de piste n'étant plus très loin.

Nous prenons la direction du rocher de Granges, tirés par le remorqueur, subissant parfois ses turbulences. Nous devinons relativement bien les masses d'air. Le remorqueur monte ou descend très franchement dans les thermiques et dégueulantes. Nous poursuivons avec le Chasseral comme cap. Arrivés sur l'antenne, nous nous larguons. Tout se passe en douceur.

Un bruit assourdissant !

Les conditions météo n'étant de loin pas canon, il nous est très difficile de trouver des thermiques. Mais cette machine plane tellement... C'est hallucinant ! Nous volons entre 100 et 130km/h. Nous traversons parfois quelques bulles mais trop petites pour les exploiter. Nous arrivons peu après la montagne de Boujean, à hauteur des crêtes, et Francis décide de mettre en branle le péteux. Il m'explique en deux mots que nous devons voler dans une plage de vitesse précise pour mettre en œuvre la motorisation. Ceci afin que le moteur monte facilement, que rien ne se bloque et que la vitesse suffise à « lancer » l'hélice. La procédure commence par un bruit de moteur électrique, qui escamote le moteur thermique hors du fuselage, ensuite l'hélice se met à tourner derrière ma

tête et un bruit assourdissant commence. Il est juste impossible de se parler tellement le bruit est fort. De plus, chaque centimètre carré de mon corps tremble à cause des vibrations du moteur. Le vol à voile comme ça, c'est moins... tranquille.

Nous remontons gentiment, à environ 1m/s, jusqu'à 1700 mètres. Arrêt du moteur... ouf ! Ca fait du bien ! Re-bruit électrique et nous revoici libre comme l'air ! Francis me laisse le manche un moment afin de voir à quoi ça ressemble. Les commandes sont précises, relativement vives et douces à la fois. C'est un peu difficile à expliquer. En pilotant fin, cela peut être très souple et fluide, et dès que l'on brusque un peu les commandes, cela réagit rapidement. De plus, il y a le palonnier aux pieds qui permet de faire aller la queue... bon d'accord la dérive ! Une difficulté supplémentaire pour maintenir le cap.

Après quelques minutes, Francis reprend le manche car nous apercevons des barbulles ci et là. Malheureusement toujours sans succès, nous essayons d'enrouler de timides thermiques. Nous continuons sur les crêtes et faisons un passage sur la vallée de Moutier.

Après quelque temps, nous nous retrouvons à nouveau au Rocher de Granges. Nous remettons « l'usine à gaz » en route pour remonter une dernière fois vers 1700 mètres. Nous sommes au début de l'automne, et cela se ressent cruellement... Nous voyons bien l'inversion scotchée sur tout le plateau et l'arc jurassien. Mais bon, il fait beau, chaud, et on tchatte bien ! Ca me suffit déjà amplement pour mon baptême.

32

Cette fois, on touche terre !

Mais après de longues minutes de recherche, nous voyons de nouvelles barbulles et, cette fois, hop ! Le vario s'affole enfin quelque peu. Nous étions redescendus vers 1400 mètres et remontons à la limite des 1700 mètres. Nous transitons entre deux barbulles. Nous passons par la même occasion, de 70-90km/h dans le thermique à 120-140km/h en transition. Francis me montre que l'on peut facilement passer de 70km/h à 170km/h en quelques secondes seulement... C'est le sommet ! Ca chi... heu, cela

Alex : un sourire de circonstance !



Le sol approche : Francis reprend les commandes.



excrète des braises... Je me rends compte par la même occasion, non seulement du niveau de performance incomparable à nos torchons ou delta, mais surtout que tout va vite, très vite, dans le cockpit d'un planeur.

J'avais l'impression, couché dans ma sellette de parapente enroulant au milieu des planeurs, que tout allait lentement, un peu au ralenti. Ca c'était avant d'être dedans !

Le pilote d'un planeur doit être hyper attentif et vif afin d'éviter toute collision avec un autre aéronef. Et notre Francis est encore bien à son affaire, à plus de 70ans ! Chapeau !

He bien voilà, après une heure dans le même hectare, nous reprenons la direction du terrain. Je reprends à nouveau le manche et effectue quelques timides manœuvres. Francis me pousse même à faire un décrochage... Tout se met à trembler, les ailes vacillent très légèrement et le nez descend lentement. Je redonne un peu de vitesse et le vol reprend rapidement. Il reprend le manche pour effectuer

la volte d'atterrissage. Face à la piste nous prenons une belle pente, sortie du train d'atterrissage, puis des aérofreins, 50m...30m...10m...5m...2m...et...comme une fleur ! Un atterro parfait pour clôturer ce vol de 1h45.

Un grand merci !

Ouf ! Hé ben ça épuise quand même. Je sors prendre la photo de mon pilote, heureux comme après chacun de ses vols ! Nous rapatrions le planeur au hangar, un petit coup de nettoyage, démontage des winglets et des batteries, repose des housses de

protection, etc...

Encore quelques brouilles administratives (j'en profite pour immortaliser notre Francis sur un ordi !) et retour à la gare de Granges à la force des mollets. Nous arriverons à Moutier en début de soirée. Inutile de dire que nous avons refait le vol dans le train ;-)

Finalement ce n'est pas très différent du vol libre. On sait quand on part...mais pas quand on rentre !

Voilà, mon baptême en planeur est fait, et avec Francis c'était extra !

Merci encore à TOI, Francis, pour cette magnifique journée, inoubliable.

Je te souhaite encore de longs et magnifiques vols !!!

Je terminerai par cette phrase : « **Bah ! J'arrive encore à me déplacer, j'ai encore ma tête, et des dizaines d'années d'expérience derrière moi... Ce n'est pas le moment d'arrêter de voler !** »

Alexandre Constantin



Francis à l'ordi : une image rare...



Une photo souvenir pour immortaliser ce merveilleux vol !

Les dinosaures sont de retour, juste un soir !

Une soirée très sympathique

Les présidents : Philippe Zahno, Fritz Leuenberger, Etienne Chavanne, Pierre Arn. Manque juste l'actuel : Alexandre Constantin.



C'est le 15 juin dernier que s'est déroulée au bar de la Tour, à Courrendlin, une rencontre de l'amicale des dinosaures et fossiles. Il faut comprendre par-là : membres fondateurs du Delta-Club Jura, pionniers et deltistes de longue date.

Pour ceux qui ne le savent pas encore ou qui auraient perdu la mémoire, le Delta-Club Jura est devenu le Club Vol libre Jura que l'on connaît en 1994 lors de l'arrivée des premiers parapentistes. Organisée par Roland Sancassani, cette rencontre avait pour objectif de réunir, lors d'une soirée, un maximum « d'anciens » de notre sport, histoire de se remémorer les débuts de notre club et surtout les magnifiques moments passés ensemble, et ceci grâce aux albums photos et documents du club.

Tous les deltistes, depuis la création du club jusqu'à la fin des années 90, étaient invités. Plus d'une trentaine de membres ont répondu présent à l'invitation, dont quatre anciens présidents, ainsi que tous les instructeurs delta depuis la création du club (voir photo).

Fidèle à son habitude, Roland nous avait préparé un buffet digne de sa réputation...

Après avoir très bien mangé et trinqué encore fois au nom de l'amitié et du delta, la grande partie de l'amicale des « fossiles et dinosaures » est rentrée sagement à la maison... L'autre petite partie d'irréductibles a profité de l'occasion pour continuer la fête.

C'était une superbe soirée, nous sommes tous rentrés des souvenirs plein la tête, sans compter le beau moment que nous venions de passer. Un grand merci à l'organisateur.

Nicolas Tatti

Les instructeurs : Francis Petermann, Mario Bulloni, Etienne Chavanne, Jacky Frund, Nicolas Tatti.



C't'équipe... : grisonnants ou dégarnis...

A vos plus belles plumes pour La Plume !

Vive le travail d'équipe !!!

Afin de rendre La Plume encore plus dynamique, tous les membres du club sont invités à se saisir de leur plus belle... plume. Tous vos articles sont les bienvenus, qu'ils soient courts, philosophiques, dithyrambiques ou encore mieux : poétiques... Bref, merci de votre effort. C'est à ce prix que le journal du VLJ continuera à exister. Afin de centraliser les textes, une seule adresse pour nous faire parvenir votre prose : danielb@bluemail.ch.

Et encore un grand merci à toutes les brillantes plumes aiguisées de cette édition, Alexandre Constantin (pour ses nombreux récits, comme d'habitude...), Yann Bouduban (pour son bilan du Graitricks), François Boillat (pour son conseil « sécurité »), Patrick Schindelholz (pour son billet école Leparapente.ch), Valentine Wisard et Julien Hoffmeyer (pour leur billet école PILOT), l'équipe

Hop, à vos plumes !!!



Ledeltaplane.ch (pour les activités de l'école de delta), La Plume « inconnue » (pour le démontage de l'ancien déco Raimeux Nord), Nicole Siekmann (Run & Fly Jura 2012), Vincent Aubry (son exploit de 100 km en Bulgarie), Alphonse Frésard (pour la journée de clôture du Club Vol libre Jura) et Nicolas Tatti (rencontre des anciens à Courrendlin).

Si vous avez des remarques à nous faire parvenir, n'hésitez

pas, mais de grâce, ne nous jetez pas des cacahuètes et encore moins des tomates, on fait et on a fait de notre mieux.

En principe, la prochaine édition de La Plume sera disponible courant mars (ou avril, cela dépend aussi de vous...) 2013.

Passez un bon hiver et pas de folies de votre corps !!! (lpe)

35

La sécurité avant tout... pour sa sécurité !

Dans le « conseil sécurité » de cette édition de La Plume, nous avons évoqué l'entretien du matériel lors de cette longue saison hivernale. Et parmi celui-ci, le parachute de secours. Eh oui, il nous sauve la vie en cas de situation difficile, voire même parfois désespérée. Il est en effet important d'avoir un matériel performant en toutes circonstances. C'est toujours trop tard après, ce que l'on n'espère jamais.

Dans cette perspective et avant les premiers vols printaniers, le Club de Vol Libre Jura organise une journée de pliage du parachute de secours. Elle aura lieu le samedi 23 février 2013, à la halle de gymnastique de Courrendlin. A cette occasion et surtout pour ceux qui le souhaitent, il sera possible d'extraire son parachute de secours le vendredi soir aux anneaux dans une situation proche de la réalité. Mais pour connaître cette sensation, il est indispensable de s'inscrire auprès de Fred Lovis, au 078 / 629 64 00. (lpe)



Comme d'habitude, le Club de Vol Libre Jura organise une journée de pliage le samedi 23 février 2013.