

# Vinch, un solide marcheur, roi de la Run & Fly 2013 !



LA PLUME – EDITION SEPTEMBRE 2013

JOURNAL INTERNE Du Club Vol Libre Jura

## 40 ans du VLJ : réservez les dates !

Le Club de Vol libre Jura fêtera ses 40 ans l'année prochaine. Un tel événement se prépare longtemps à l'avance. Dans cette perspective, le comité a mandaté Ernest Borruat pour concocter un programme à la hauteur d'un tel anniversaire. Une sortie est prévue en France voisine, au Markstein, les 21 et 22 juin 2014. **URGENT : IL FAUT RÉSERVER TOUT DE SUITE !!!**

A lire en pages 5 à 6

## Une Run & Fly passionnante

En l'absence de notre président Alexandre Constantin (il se prépare à un heureux événement...), vainqueur de la première édition, c'est un autre membre du VLJ qui a remporté la Run & Fly, devant Alex Barman. Sur le petit parcours, Morane Montavon (en deux jours seulement) a littéralement atomisé la concurrence.

A lire en pages 7 à 14



### Salut les spatzs !

Bientôt une saison de plus en moins... Mais quelle saison ?! Le printemps nous a offert quelques belles journées, suivies d'une période venteuse et/ou humide pour nous offrir enfin un tout bel été !

Un défi au printemps a permis de rassembler les troupes et un autre, dernièrement, a eu lieu avec autant d'engouement.

Malheureusement, les conditions ont été moins bonnes que prévues... Mais merci à vous d'être toujours aussi nombreux à répondre à l'appel !

Il n'y a malheureusement pas eu plus de défi car, le but étant de rassembler les membres durant une journée de vol, des pilotes de tous niveaux sont présents. Ce qui implique que les conditions de vol doivent être bonnes et sûres à la fois. En plus des conditions qui peuvent être délicates, le stress se met parfois de la partie. On l'a bien vu lors de certains décollages très « limites »...

L'effet de groupe n'aidant pas ceux qui hésitent à voler, certains se sentent obligés d'y aller. **ACHTUNG !**

C'est comme ça que les cascades peuvent arriver...

Tout ça pour dire que les journées peuvent parfois être « canon » mais pas adaptées à un défi en toute sécurité.

Durant cette saison, il y a eu à nouveau de très beaux vols, pleins de souvenirs et de kilomètres. Comme d'habitude, des sorties, des voyages, des thermiques, des compètes, de la distance et de l'acro,

même du planeur... De quoi s'être fait plaisir !

Que ce soit en delta ou en parapente, certains ont encore fait péter le compteur ! D'autres ont déroulé... D'autres encore ont marché... Beaucoup marché...

Nos deltistes Christian, Francis, Béat et Pierre vont certainement encore rafler la première place de la compète OLC par clubs... **BRAVO !!!**

D'autres deltistes se sont fait tout autant plaisir avec de beaux vols locaux ou ailleurs.

Cet été, le Groupe de Vol à Voile de Courtelary (GVVC) organisait une semaine découverte. Un peu à l'arrache, il nous a fait part de l'intention de consacrer une journée au club VLJ. Cette initiative est venue de Thierry Mérillat, ancien deltiste mais encore membre de notre club. En effet, il imaginait qu'une journée nous permettant de goûter à sa passion pouvait nous intéresser... He bien oui, et pas qu'un peu ! Il n'y avait pas moins de quatre planeurs spécialement prévus pour nous ! Et pas des treubeux... ! Douze spatzs de notre club ont pu y goûter, dont moi, et je peux vous dire que... c'est BEAUUUU !!!

La façon de voler est totalement différente de la nôtre, mais tout aussi magnifique. Ces machines à « bouffer du kil » sont plus adaptées à voir du paysage et à parcourir de grandes distances, jusqu'à l'étranger parfois. Pour vous donner une idée, jetez un œil à l'OLC Glider... C'est un autre monde...

Suite en page 2

Je serai avec Laurent, le frère à Thierry, pour mon vol. Un avion qui nous tracte, largage et c'est parti ! Petit ou gros thermique, vent faible ou fort, base haute ou non, ça avance. On enroule entre 90 et 110 km/h, on sort du thermique en poussant un peu, 150-170 km/h sans forcer... Bip... Baisser les volets de courbure...120-130 km/h... ça passe... on relève après le dernier bip... On repasse à 160 km/h... La Vue-des-Alpes c'est fait, le Creux-du-Van c'est fait, le Chasseron, Suchet, Lac de Joux pour point de retour. Encore une ou deux pompes pour avoir assez de gaz pour rentrer. Je peux te laisser le manche, Alex?... Euh, attends je réfléchis...oui ! Pfffou ! C'est la Rolls Royce de l'aéronef non motorisé... Les sensations sont bluffantes, presque indescriptibles. La vallée de la Sagne est déjà derrière... « *Je te reprends le manche il y a d'autres planeurs. Je pousse un peu.* »

Un peu pour Laurent c'est 237 km/h... Le cul dans les arbres ! C'était dur de pas crier tellement c'était beau !!! On a déplumé deux milans au passage... Sans parler de la ressource interminable. Un planeur est conçu pour monter, mais aussi pour descendre. Les aérofreins font presque 40 cm de haut... ça fonctionne ! Posé comme une fleur et c'est déjà fini... Mais tcheu, c'était bien !!! J'y retournerai, c'est promis ! J'en profite pour remercier le GVVC et les *Mérrillat brothers* pour leur excellente idée.

Cette idée de nous faire partager leur passion étant si bonne, je pense que nous devons leur rendre la pareille l'année prochaine. De plus, nous pourrions leur faire découvrir deux moyens de voler, le delta et le parapente.

Dans un autre registre, les raplapentistes acroteux s'en sont aussi donnés à cœur joie. A noter la bonne 5ème place (vu les circonstances...) de Morane aux championnats de Suisse de Brienz. Christophe a, quant à lui, terminé 12ème. Ils y ont aussi participé plume dans plume dans la catégorie synchro. Bravo à eux pour leur motive !

Momo a également participé aux championnats du monde en Autriche, mais avec moins de réussite... Le niveau des concurrents était particulièrement élevé.

Dans un autre registre, certains ont transpiré cet été... Beaucoup transpiré même ! La Run & Fly 2013 a battu son plein avec cinq participants au grand parcours, et huit pour le petit. Le suspense a mis à rude épreuve les nerfs des concurrents, suiveurs et supporters... !

La météo a montré presque toutes ses facettes. La canicule au départ, le déluge en milieu de parcours et du soleil mais du vent pour l'arrivée. De quoi solliciter durement le physique de nos pédispatz... Mais pas assez pour saper le moral des guerriers !

Sur le petit parcours, Momo (encore lui...) a mis tout le monde d'accord assez rapidement. La rage aux dents, il a tout donné pour terminer ce parcours le plus rapidement possible. Quelques vols téméraires et un moral d'acier lui ont permis de boucler en à peine deux jours, en terminant le dimanche soir déjà, à la minute près !!! Bravo ! Le reste de l'équipe étant plus affûté pour griller un steak chez la Thérèse que pour courir comme des malades. Mais il faut noter les exploits personnels incroyables que ces motivés ont effectués sans broncher, ou presque, sans quasiment aucun entraînement pour la plupart !

Chacun étant là pour soutenir et encourager son concurrent qui traîne la patte. Magnifique état d'esprit que cette petite course ! Chapeau !

En ce qui concerne le grand parcours, la bataille n'a pas été de tout repos... Loin de là ! Les concurrents étaient entraînés et affûtés pour avaler les 240 km au plus vite. La tâche a été rude, mais la coupe est restée en mains jurassiennes !

Notre Vincent s'est dépassé, avec l'aide de son moniteur-suiveur ;- ) pour finir ce parcours du combattant en un peu plus de quatre jours. Chapeau !

A la remise des prix, tout le monde avait la banane, même si les organisateurs espéraient plus de participants. De plus, ils nous annoncent officiellement que la dernière édition sera la prochaine, en 2014...

## Vol en planeur avec nos amis de Courtelary : sensations garanties...



2

Si comme moi vous avez du mal à le croire, commencez à vous entraîner et venez leur montrer qu'ils ont tort l'année prochaine !!!

Bon sinon, vous avez vu ça ?? Cette gueule ?? Elle était déjà belle avant, mais là... Plus grande, des couleurs partout, pleins de sujets et j'en passe... **THE PLUME !!!**

Cette Plume automnale grand format vous est offerte par le club ! Une sorte de cadeau lié au 40 ans de l'existence de ce dernier.

Une Plume de cette taille et de cette qualité a un coût. C'est pourquoi nous laissons libre à chacun de s'offrir ces Plumes « collector ». En effet, un exemplaire coûte 8,50 frs à l'impression. Il est prévu d'en sortir deux par année. Vous avez ainsi le choix de recevoir la Plume « standard » sans supplément de prix, ou alors un exemplaire « collector » format A4 couleurs au prix de 8,50 frs ou les deux exemplaires annuels pour 16 frs. Pour cela, il suffit de verser, à l'aide du bulletin joint, la somme de 8,50 frs ou 16 frs.

Pour ma part, le choix a vite été fait ! Le Glider n'a qu'à bien se tenir... ! ;- ) Encore un grand MERCI à nos plumistes surmotivés qui nous offrent une Plume plus belle au fil des numéros.

Sinon, notre petit nouveau comitard Simon, a déjà pris le taureau par les cornes pour effectuer quelques corvées durant la saison. Des fauchages, des manches à air toutes neuves pour certaines, des travaux d'entretien divers, etc... Il prend son nouveau poste à cœur et s'est parfaitement intégré au sein du comité. Merci pour ton dévouement.

Sans oublier le travail inestimable de notre secrétaire, caissier et autres comitards. Ainsi qu'à tous ceux qui mettent la main à la pâte. MERCI !!!

Bons vols à tous, en espérant vous retrouver à la journée de clôture le 26 octobre prochain.

Salutti ;- )

**Alexandre Constantin, président VLJ**

## Dates importantes

**Journée de clôture du VLJ** : 26 octobre 2013 (les informations suivront par le canal habituel).

**Prochaine Plume** : printemps 2014 (« Spécial » 40 ans du VLJ).  
**Championnats de Suisse de delta organisés par l'Association Ledeltaplane.ch** : du vendredi 6 au lundi 9 juin 2014.

**Sortie des 40 ans du VLJ** : samedi 21 et dimanche 22 juin 2014 (éventuellement lundi 23 juin pour les Jurassiens).

**Run & Fly 2014** : du vendredi 1<sup>er</sup> au mardi 5 août 2014.



Une fine équipe sur le déco de Raimeux-Sud et surtout très efficace pour débroussailler, élaguer, couper tout ce qui gêne. On reconnaît (de gauche à droite) : Gürkan et son légendaire chapeau, Pierre (légèrement caché), Simon, Damien et Michel.

**Les échos  
des décors**

3

## Je, tu, il tronçonne..., pour notre bien-être ! Expédition à Raimeux-Sud

De quoi parle-t-on ? Entretenir les sites de décollage, c'est parfois toute une aventure. Voire même un refrain qui s'entonne régulièrement pour l'essentiel ou alors à cadence plus lente lorsqu'il s'agit de gros travaux. Chers amis, chères amies, quand vous posez votre voile, ou votre aile, ou tout simplement votre fessier sur un déco, il faut savoir que les hommes de l'ombre sont passés avant vous. Pour débroussailler, pour entretenir, pour installer une barrière amovible, pour tronçonner quelques cimes ou carrément pour abattre un résineux récalcitrant en mauvais état. Un exemple à Raimeux Sud.

Samedi 11 mai 2013 : pour la petite histoire, c'est le jour d'ouverture de la piscine de Moutier. Et toujours pour la petite histoire, elle fermera d'ici quelques heures. Déjà !!! Samedi 11 mai 2013 donc : c'est le week-end de l'Ascension. Un samedi comme très souvent depuis le début de la saison : gris, pluvieux, venteux. Seule et maigre consolation, il ne neige pas.



De Pierre à Simon : « Donne du mou. »

C'est déjà ça !!! Ah, j'oubliais, la température est fraîche, l'équipement de circonstance est forcément de rigueur.

### De bleu, c't'équipe !

Dans la fine équipe, il y a les grosses mains : Pierre, équipé tel un montagnard : cordes, casque, et surtout une grosse motivation. Il y a Simon, nouveau venu au comité du VLJ, et sa pimpante tronçonneuse (pas pour les suspentes...). Et puis il y a les petites mains, celles qui permettent à une société d'avancer. Celles qui font beaucoup de travail dans l'ombre et qu'on oublie trop souvent de remercier.

Il y a Gürkan (coiffé de son magnifique chapeau), les deux frères Charmillot (Damien et Michel, plus

connu sous le sobriquet du Michmich). Tiens, en parlant du dernier, il ne fait toujours pas partie du VLJ, mais cela ne saurait tarder...). Et puis, il y a La Plume, très crottée pour l'occasion.

### Il faut s'exécuter !

Pierre est très motivé : « Simon, faut donner du mou avec la corde ! » En deux temps trois mouvements, Pierre descend en rappel et fait confiance à son ange-gardien. Simon s'exécute. Je suis près de lui. Nous nous regardons ; nos pensées, probablement, s'entrechoquent : « Mais franchement, il est fou, le Pierre. » Je le pense ; Simon probablement aussi, mais il s'exécute sans se poser trop de questions. Pierre grimpe ; il veut faire la peau à

**Rien n'arrête Pierre : quelle santé !**

plusieurs branches récalcitrantes. Perché au sommet de son arbre (le dicton dit que lorsque les singes grimpent, il fera beau ; La Plume en doute franchement...). Pierre s'agrippe, Pierre grimace, Pierre titube, Pierre s'organise : « *Il faut absolument réussir à couper ces branches, il est indispensable de faire un peu d'ordre et d'éclaircir tout ça.* »

Les gestes sont lents ; et c'est normal, Pierre est quasiment suspendu dans le vide. Simon veille à sa vie ; il donne du mou et il en reprend quand il estime la situation nécessaire : « *Ce n'est pas évident ; j'entends sa voix, mais je ne sais pas où il se trouve puisque je ne le vois pas.* »

**Heureusement, il y a Simon !**

Et puis... patatras ! Pierre perd pied, glisse sur une petite branche et c'est la chute ; il n'y a plus rien à faire. Comme Simon est attentif à

l'assurage, pas trop de mal. Pierre reprend ses esprits, rien ne le déstabilise - même pas sa fille - qui crapahute de haut en bas et de bas en haut, de gauche à droite et inversement dans cette pente franchement hostile à tout mouvement, où le moindre faux-pas pourrait faire mal.

Et il y a l'autre équipe sur place. Gürkan l'artiste ou autrement dit un singe qui se faufile entre les branches. Il grimpe et il attend notre accord pour mettre à mal quelques gros arbres : « *Mais tu es sûr qu'il faut l'abattre* », demande-t-il à l'envoyé spécial de *La Plume*. Gürkan observe ; le Gürk s'installe sur l'arbre ; bref, Gürkan s'improvise bûcheron avec un talent certain. Rien ne lui résiste. Quelle *maestria*, l'artiste ! Bon, d'accord, dans le dos de Pierre, Gürkan abattra encore trois arbres (sur instance de *La*

*Plume*, sous le regard amusé des frangins Charmillot, l'un nettement plus actif que l'autre : devinez...), juste pour faire un peu de place dans les parages. Tout ça, pour que nos amis les deltistes puissent s'envoyer en l'air en toute quiétude et surtout en toute sécurité.

**Elle est où, la clé de 17 ?**

Après une bonne heure, tout le monde retrouve le plancher des vaches. Il y aura encore quelques petites tâches à assumer ; percer, visser, serrer, débarder ; bref faire en sorte que le site soit agréable et surtout praticable. Tout le monde y met du sien. La fille du Petou fait l'aller et retour à la voiture du Vater. Objectif : mettre la main sur la clé de 17 (elle est semble-t-il sous le siège) pour visser quelques planches entre elles. « *Je crois que cela va aller, rétorque Pierre dans un long soupir. On ne va quand même pas tout faire, il faut juste un peu laisser du travail pour les jeunes.* » Si le grand sage le dit... *La Plume* est d'accord : il est indispensable que la relève prenne aussi ses responsabilités. Et pan, le message est passé. Reste à savoir s'il sera reçu cinq sur cinq... !!!

**Il a fallu renoncer...**

La journée s'achève. Pourra-t-on voler depuis Raimeux Nord, alors que quelques gouttes commencent à faire leur apparition ? Chacun emporte sa voile sur son dos, direction le déco. C'est le seul espoir ! « *Tu verras, me dit Damien. Cela monte toujours bien sur le site.* » Sur place, le constat est implacable et forcément déroutant : c'est fort, c'est travers gauche, c'est intrigant. Parole de Pierre : « *Franchement, j'hésite. L'idée était de faire un biplace avec ma fille, mais là, je pense que c'est impossible de sortir.* »

Alors si le vieux singe estime que la meilleure solution est de renoncer, pourquoi le contrarier ? En tout cas pas *La Plume* crottée, novice en pareille circonstance. On se sépare. Pierre décide : il descend à pied à Rebeuvelier avec sa fille et le Gürkan. Nous autres préférons la route pour rejoindre la vallée. Ainsi va la vie. Ainsi va le vol libre. Ainsi vont les histoires du VLJ ! Santé !



Gütkan avec le sourire de circonstance.

# Un fier quadragénaire qu'on fêtera en 2014 !

Les échos  
du Vol libre Jura

De quoi parle-t-on ? Le Club de Vol libre Jura fêtera l'année prochaine son 40<sup>e</sup> anniversaire. 2014 sera donc à marquer d'une grosse pierre blanche dans l'histoire du club. Quarante ans que cela dure et ce n'est visiblement pas prêt de s'arrêter, même si parfois le comité s'essouffle un tantinet et attend que la relève pointe le bout de son nez... En coulisses, notre ancien rédacteur de « La Plume » Ernest Borruat prépare l'événement avec soin et professionnalisme. Au programme du 40<sup>e</sup> : une sortie dans les Vosges. Elle aura lieu le week-end des 21 et 22 juin 2014, avec une option pour les chanceux (les Jurassiens, pardi !!!) le lundi 23 juin, férié dans l'auguste république.

Chères amies, chers amis libéristes du VLJ : retenez bien les dates des samedi et dimanche 21 et 22 juin 2014. Et éventuellement le lundi 23 juin pour les plus chanceux. Bref, pour ceux qui travaillent sur territoire jurassien et à qui la République offre un jour de congé supplémentaire... Marquez ces dates en rouge sur la porte de votre cuisine ou pour les geeks, inscrivez tout ça dans votre smartphone. Mais ouais, on fêtera les 40 ans du Club de Vol libre Jura. Historique !

## Ernest et Pierre en reconnaissance

Dans cette perspective, Ernest Borruat et Pierre Arn sont allés récemment en reconnaissance dans les Vosges. Pierre a d'ailleurs fait un magnifique vol, histoire de « tester » le site. Un vol certes magnifique, mais très chahuté. C'était très fort et Ernest a préféré renoncer. Pour la petite histoire, même un pilote



compétiteur professionnel a refusé de se mettre en l'air dans de pareilles conditions venteuses. Mais on le sait, rien n'arrête notre Pierre national. Il ne faut pas être fou, Pierre ne voulait quand même pas faire quelques heures de route et ne pas voler au bout du compte. Ce n'est pas le genre de la maison.

## Demandez le programme !

Bref, revenons-en à nos moutons : le 40<sup>e</sup> du VLJ !!! Avec un riche programme au menu.

**Samedi 21 juin :** déplacement dès potron-minet pour être sur place à Saint-Amarin (vallée de Thann), camping Les Bouleaux (<http://www.flowercampings.com/camping-champagne-alsace-lorraine/camping-les-bouleaux/reserver/>).

Depuis Delémont, il faut compter environ 1h30 de route en passant par Fermette et Altkirch, 90 km. Vol l'après-midi au départ du Treh, appelé aussi le Markstein, pour deltas et parapentes. Après l'effort, le

Le Markstein, site réputé, a accueilli la Coupe du monde en 1999.



réconfort, comme le veut la coutume. Donc, apéro aux alentours de 19h et ensuite souper officiel du VLJ en tenue cool au restaurant du camping. Pour les plus costauds et les inconditionnels fêtards, la soirée sera très animée et il sera possible de se déplacer de ginguettes en ginguettes proches des foyers construits par les pompiers.

### Markstein, étape de la Coupe du monde 1999



Des bungalows pour nous accueillir...

Pour votre information et pour ceux qui ne connaîtraient pas le Markstein, c'est une station de sports d'hiver, d'été et de détente. L'été, il est d'ailleurs possible d'effectuer de la luge. C'est une station qui est située dans le massif des Vosges, comprise entre 1040 et 1265 mètres d'altitude sur le passage de la route des Crêtes. Elle forme un ensemble de ski de fond avec le site du Breitfirst. C'est aussi un site réputé pour la pratique du vol libre, puisque

Markstein a accueilli la Coupe du monde de parapente en 1999. Cela ne s'invente pas !

Pour être complets, le site est également très apprécié des motards français, allemands et suisses de par sa position sur la route des Crêtes et son point de vue, dès lors que les routes sont praticables (avril à novembre en moyenne). Voilà, vous savez tout ou presque tout...

**Dimanche 22 juin** : vol le matin et l'après-midi.

**Lundi 23 juin** : en option pour ceux qui le désirent.

Le camping les Bouleaux est équipé de bungalows, de places de camping pour tentes et caravanes, d'une piscine, d'une piste de pétanque (on pourrait se jouer l'apéro-pastis au jeu de boules...), de jeux pour les enfants, de terrains de volleyball et peut-être même d'un atterro proche pour y organiser un petit concours du 40<sup>e</sup>.

### L'hôtel pour les plus douilletts !

Pour les plus douilletts qui préféreraient l'hôtel aux joies du camping, il y a même un hôtel 2 étoiles à 100 mètres du camping. Un bus sera loué pour effectuer le déplacement et les navettes pilotes.

Enfin, des activités seront proposées aux membres qui ne volent plus et pour les accompagnants. Il sera possible de faire des balades sur les crêtes (à pied + VTT), un parcours « aventure parc », du pédalo sur le lac de Kruth, des visites de musées et bien évidemment des dégustations de produits du terroir.

Afin de préparer cette manifestation, en particulier procéder aux réservations nécessaires et assurer toute la logistique, Ernest Borruat a besoin de connaître le nombre de personnes intéressées.

Prière de lui adresser un message jusqu'à fin septembre avec les indications suivantes : nom, prénom, nombre de personnes, type d'hébergement tente / caravane ou camping-car / bungalows / hôtel) [ernest@borruat.ch](mailto:ernest@borruat.ch) ou au 077 / 406 08 04 (sms + nom, prénom). Des inscriptions définitives auront lieu par coupon réponse ou par email en fin d'année.

La Plume jubilaire

# En attendant 2014 qui sera la dernière Run..., snif !!!

**Les échos de la Run & Fly 2013**

De quoi parle-t-on ? La deuxième édition de la Run & Fly s'est déroulée dans de bonnes conditions - malgré un gros jour de pluie où personne n'a volé, mais surtout beaucoup marché... - et le comité d'organisation est satisfait de la cuvée 2013 qui a vu la victoire de Vincent Aubry, dit Le Vinch, sur le grand parcours et de Morane Montavon sur le petit tracé, bouclé en deux jours seulement par l'acrobate de Belprahon.

Les comptes ne sont pas encore bouclés, mais le bilan est positif. Il est bien certain qu'on aimerait avoir un peu plus de participants sur le grand parcours, mais dans l'ensemble le comité est très satisfait. La petite boucle était une nouveauté cette année et nous sommes heureux de constater qu'elle a eu beaucoup de succès auprès de nos pilotes régionaux.

La Run & Fly Jura, ce sont cinq jours de moments intenses, de suspense, de connexion permanente sur le Live Tracking, de nouvelles rencontres, de kilomètres parcourus pour aller

Morane Montavon et Alex Barman au déco de La Caquerelle.



retrouver et encourager les participants, etc. Bref, je crois qu'on peut simplement dire une jolie expérience. La seule ombre au tableau lors de cette édition 2013 était bien sûr l'absence de notre Xavier ! Il nous a bien manqué, mais on a essayé de faire de notre mieux sans lui ☺

Lorsqu'on organise un évènement pour la deuxième fois, c'est toujours un peu plus facile, mais je vous

rassure, ça ne donne pas moins de travail. C'est toujours la même chose, sans financement on n'organise pas d'évènement. Alors, je profite de l'occasion pour encore une fois remercier tous les généreux sponsors, donateurs, grâce auxquels nous avons réussi à mettre sur pied cette deuxième édition.

Comme annoncé lors de la remise des prix, une troisième édition de la Run & Fly Jura aura bien lieu en 2014, mais il s'agira de la dernière... «last, but not least» !!! Pour cette troisième course, le comité va se creuser les méninges pour apporter une autre nouveauté, mais on compte aussi d'ores et déjà sur les pilotes de la région pour leur inscription ☺ Demandez à tous ceux qui ont déjà participé, c'est une expérience unique à ne pas manquer. Alors, réservez déjà la dernière semaine du mois de juillet 2014 !

**Nicole Siekmann  
pour le comité d'organisation**

Tous celles et tous ceux qui sont en possession d'images inédites et de vidéos sympa de la Run peuvent les envoyer à [info@runandfly.ch](mailto:info@runandfly.ch), ou alors prendre contact avec Alphonse Frésard, au 078 / 613 00 15. Merci !

**Il n'y en a que pour la princesse Nini.  
Et surtout de la concurrence entre Fred et Fonzi.**



# Damien aux petits soins pour son poulain Le Vinch

Les échos de la  
Run & Fly2013

Le départ vient d'être donné : Vincent Aubry et Alex Barman sont déjà au coude-à-coude sur la route des Rangiers, là où les bolides montent à plus de 200 km/h...



**De quoi parle-t-on ? Il y a Vincent Aubry, dit Le Vinch pour les intimes, brillant vainqueur sur le grand parcours. Dans l'ombre, il y avait son suiveur, Damien Charmillot, au four et au moulin pour son protégé. Grâce à une excellente organisation, le tandem s'est brillamment imposé. Damien nous raconte la course de l'intérieur.**

Au départ, cinq concurrents : Nicolas Favre, Laurent Monneron, Jean Leemann, Alex Barman et Vincent Aubry. Tous prêts pour la grande boucle. Samedi 27 juillet 2013, tout le monde est sur la ligne de départ ! 9h10, c'est parti, 240km à vol d'oiseau entre les quatre points de passage obligés, à pied ou en volant ! Dès l'arrivée au sommet de La Caquerelle, des stratégies diverses se mettent en place. Beaucoup

choisissent de décoller de La Caquerelle pour un plané sur Bassecourt. Avec Vincent, on choisit l'option de suivre la crête jusqu'à Delémont pour éventuellement tenter un vol thermique dès midi depuis le déco de Delémont. C'est chose faite, le soleil brille et Vincent décolle... Plouf magistral jusqu'au quartier du Mexique sur les hauts de la ville...

Pour suivre la trace la plus courte, on continue à pied direction Vicques, puis Envelier avec pour objectif de décoller de la Tannmatt. Pour la majorité des autres concurrents, la course se poursuit par le déco de Soulce et Alex Barman réussit un super vol de la Montagne-de-Moutier pour poser à Matzendorf, ce qui lui permet de nous passer devant et de prendre la tête!

Deuxième déco de la première journée pour Le Vinch. Ici à la Tannmatt.





Vincent décolle ensuite de la Tannmatt et arrive à gratter un tantinet pour traverser la vallée de Balsthal. Il pose au pied de la Schwängimatt et attaque la rude montée à pied. Je passe devant pour

haut du col, avec en point d'orgue un bel orage en milieu de nuit, mais pas de souci, on est bien à l'abri dans notre bus cinq étoiles...

Pour la deuxième journée, la mise en rythme est moins rude étant déjà au

Décision est prise de se séparer du côté du déco de Sorvilier pour tenter le vol pour Vincent. Alex, n'y croyant pas beaucoup, continue de suivre la chaîne à pied pour décoller à Tavannes. Vincent n'y croit pas

**Damien accompagne Le Vinch en direction du déco de Tavannes.**



aller vérifier si le vent est bon pour un décollage à la Schwängimatt sud. Tout est ok ! Une fois mon pilote en haut, on déplie à nouveau l'aile pour un dernier vol de la journée en finesse sur les bas de la Schmidematt. Résultat des courses : trois vols et beaucoup de kilomètres à pied. La première nuit se fera en

sommet de la chaîne du Weissenstein. Et les mollets tiennent encore bien le coup... Il s'est bien entraîné, Le Vinch !!! En direction de Tavannes, on se retrouve pile aux côtés d'Alex Barman qui était devant et qui a perdu du temps suite à quelques erreurs d'orientation. Alex et Vincent marchent côte à côte.

beaucoup plus d'ailleurs, mais un vol plané de quelques kilomètres fera du bien à ses jambes fatiguées par l'effort soutenu. Ils vont se retrouver ensuite ensemble pour décoller de Tavannes en direction de Sonceboz et si possible Chasseral! Alex part en premier et enroule un peu devant. Vincent le suit et Alex prend la décision de quitter le thermique (prématurément?) pour traverser le Pierre-Pertuis. Mauvais choix pour Alex qui se retrouve à Sonceboz en train de plier son aile alors que Vincent monte au-dessus de lui pour passer Chasseral... Le vol continue en direction de Chaumont pour finalement se poser juste avant les rafales orageuses à Cormondrèche. Ce vol (36 km) nous permet de prendre l'avantage puisque l'on se retrouve avec un peu plus de 20 km d'avance sur le suivant.

La suite se fera à pied avec quelques gouttes de pluie pour nous accompagner! Pour que je puisse préparer le souper de mon poulain, il faut prévoir le temps de marche jusqu'à 21h00 (n.d.l.r. : heure limite

**Tavannes : Alex Barman décolle en premier, Le Vinch le suit comme son ombre.**



En plus de marcher et de voler, il faut mettre au point la stratégie. Ici à Renan, Le Vinch et Damien étudient la carte.



pour la neutralisation de la course) afin que je puisse trouver un endroit sympa, où l'on peut passer la nuit et prendre une douche. A partir de 21h, il doit s'arrêter et peut se déplacer dans un rayon de 500m. On passera la nuit à Onnens au bord de la vigne avec vue sur le lac! Beaucoup de marche et un beau vol résumant donc cette deuxième journée!

### Conditions dantesques !

Au troisième jour, la pluie est annoncée, il faut s'en aller au TP3 du Suchet puis retour direction Saint-Ursanne et probablement beaucoup user les souliers... Luc Aubry, le frère de Vincent et son épouse Line, nous ont rejoint pour marcher un peu à ses côtés et le soutenir dans l'effort! Arrivé au Suchet, les conditions sont apocalyptiques pour pouvoir voler : pluie, vent cul et brouillard... La descente s'effectue donc à pied sur Sainte-Croix. On choisit la ligne la plus directe pour le retour et le passage par le Chasseron nous semble une bonne option. Comme toutes les infos météo annoncent le retour du soleil pour le milieu d'après-midi, un plané depuis le sommet serait stratégique. En suivant la course sur le Live-Tracking, on remarque que sur le

sommet Vincent croise Alex, qui lui, marche contre Le Suchet mais ils ne se sont pas vus... Le soleil arrive enfin et il peut décoller depuis un flanc nord-nord-ouest (La Robella) pour retrouver le Val-de-Travers. Seul vol de la journée mais ça permet d'éviter la descente à pied, des petons qui sont déjà bien mis à contribution! La marche se poursuit contre Les Ponts-de-Martel. Son frère l'ayant quitté, on reste dans la

famille. C'est sa sœur Eliane qui marche les derniers kilomètres de la journée avec lui. Le classement intermédiaire : Vincent 1er, Alex 2ème, Nicolas 3ème, Laurent 4ème et Jean 5ème!

### Option marche !

L'objectif pour la quatrième journée est de rallier Saint-Ursanne. Au vu des prévisions météo, on tente le

Damien aux fourneaux : le succès passe aussi par l'estomac !!!



A quelques kilomètres de l'arrivée, Le Vinch a été « spancetté ». Une idée du président...



coup en passant par Tête-de-Ran, mais un vent arrière et le brouillard (encore une fois...) empêchent le décollage! Vincent choisit alors l'option marche, en traversant les Franches-Montagnes, mais en augmentant encore le rythme car Alex est au Chasseron et il aura peut-être une opportunité de décollage en arrivant plus tard sur Noiraigue! Arrivé aux Breuleux, je vois sur le Live-Tracking, que Barman s'est envolé justement de Noiraigue et commence un super vol avec des pointes de vitesse jusqu'à 62km/h! Le sprint final est lancé: Alex dans le ciel à 1900 mètres au-dessus du Val-de-Ruz, Vincent à pied sur le plateau Franc-Montagnard... L'avance que nous avions diminuée au fil des minutes, le stress du coureur mais aussi celui du suiveur qui voit l'évolution en direct augmente d'un

coup... et c'est Virginie qui m'empêche de "bouffer" l'ordi...!

### L'avantage du terrain

Manque de chance pour Alex, il coule derrière le Chasseral et doit poser à Corgémont. A ce moment-là, il a un peu plus de 3 kilomètres d'avance sur nous! On a juste l'avantage du terrain, Vincent évolue au plat alors qu'Alex a du dénivelé devant lui. La suite se joue au sprint, avec des pointes à 12km/h, Vincent met la compresse, les pauses repos prévues dans les Franches passeront aux oubliettes et Vincent rattrape son retard. Au fil des kilomètres, l'avance sur Alex devient perceptible, « on commence à y croire »! Montmelon approche et Alex doit encore passer Lajoux. L'arrivée sur Montmelon est digne d'un polar, car notre coureur

sera attrapé et « spancetté » à un arbre (merci à notre président qui ne voulait pas remettre son titre en jeu;-). Après tous ces déboires, on arrive enfin sur le déco de Montmelon. Beaucoup de vent sur le déco et le vol risque d'être « space ». Le décollage est quasi impossible et il faut prendre une décision car la course n'est pas encore gagnée...

La rafale aura eu raison du vol, on décide de plier et de redescendre à pied. J'accompagne Vincent pour le dernier *run*, la motivation de terminer, mêlée à l'euphorie de la victoire, fait qu'après avoir marché quatre jours de suite parcouru ainsi 225 km à pied, avec un sac de 12 kg sur le dos, il réussit encore à descendre en courant... Ça y est, on arrive, je lui demande s'il se rend compte de ce qu'il a fait, on est là et il est premier, c'est le sprint final en direction de la ligne d'arrivée et la joie de la victoire sous les applaudissements des supporters présents sur place avec arrosage au champagne!!! Belle course, champignon, et une arrivée bien méritée après tous ces efforts... Alex posera deux heures plus tard, il a pu décoller, le vent a finalement faibli! On l'accueillera bien chaleureusement, tellement il s'est bien battu! Et qui sait, peut-être à l'année prochaine...

**P.S. 1 :** au niveau des statistiques, 225 kilomètres en tout à pied, soit entre 55 et 70 kilomètres par jour. En tout 65 kilomètres en vol entre 5 et 40 kilomètres par vol. Plus de 500 kilomètres en roulant pour le suiveur...

**P.S. 2 :** merci spécial à Virginie (la copine de Vincent) pour son soutien tout au long de la course!

**P.S. 3 :** merci à tous de nous avoir suivis et encouragés!

**Damien Charmillot**

**Classement final (grand parcours 240 km) :** 1. Vincent Aubry (Gradient Aspen 3), assistant Damien Charmillot, goal; 2. Alex Barman (Niviuk Peak 3), sans, goal; 3. Nicolas Favre (Nervures Kailash Bivouac), Frédéric Favre, -39,1 km; 4. Laurent Monneron (Sky Paragliders Antea 2), sans, - 62,8 km; 5. Jean Leemann (MCC Amaya), Beatriz Balboa, - 84,5 km.

# Simon Brancucci a relevé le défi avec bravoure !

## Les échos de la Run & Fly 2013

Le départ vient d'être donné. Simon (à droite) est encore tout sourire...



12

**De quoi parle-t-on ? Toujours de la Run & Fly, mais petit parcours. Petit uniquement sur le papier car l'expérience a été difficile. Simon Brancucci a tenté le pari, certes loin**

**derrière le vainqueur Morane Montavon, mais il a bouclé le parcours avec bravoure. Son récit.**

**Samedi 27 juillet :** le lever du soleil annonce une journée très chaude. Pour une poignée de parapentistes

venus du Jura et d'ailleurs, c'est le jour du départ de la deuxième édition de la Run & Fly. Treize limites sur les deux parcours de cette course qui s'annonce plus pédestre qu'aérienne.

La catégorie *Newbies* dont je fais partie est un parcours de 80 kilomètres avec quatre balises : La Caquerelle, Graitery, Chasseral, et le déco de Montmélon. Elle compte huit participants : la famille Rais (Calou et Damien), Morane Montavon, Rolf Gisiger, J-C Steullet, Nicolas Tatti, Christian Meichtry et moi-même, Simon Brancucci.

Une agape réparatrice le premier soir à l'Auberge du Graitery.



### Le briefing

**Vendredi 26 juillet :** le rendez-vous est donné aux treize participants ainsi qu'à leurs suiveurs pour un briefing. Après une brève présentation des participants, les explications sur le déroulement de la course, sur l'utilisation des traceurs GPS ainsi que les consignes de

sécurité nous sont données. Le briefing est suivi d'un petit souper.

## Le départ

**Samedi 27 juillet :** le rendez-vous est donné à 8h. Tous les concurrents sont prêts pour le départ. Mon objectif pour la journée est de monter à La Caquerelle pour passer la première balise, ensuite direction le déco de Boécourt pour tenter un petit vol, puis direction la Montagne-de-Moutier pour un deuxième vol et là essayer de faire des kilomètres mais dans les deux cas atteindre la balise de Graiterie.

9h15 : après le discours officiel, le départ est donné. Dès la première montée, la chaleur nous fait déjà transpirer. Pour ne rien arranger, ça ne vole pas à Boécourt, donc il faudra redescendre à pied. Après une pause à Courfaivre, il faut monter direction le droit de Soulce pour finalement arriver à la Montagne-de-Moutier. Le vent est face mais fort ce qui nous annonce un vol « rock'n roll » qui ne dure malheureusement pas, ce que nous oblige à grimper le Graiterie à pied. Après une montée très difficile, les *newbies* se retrouvent à l'Auberge du Graiterie pour passer une sympathique soirée, seul Morane n'est pas présent car déjà loin devant.

## Deuxième jour

Après un réveil tardif, nous partons avec des objectifs différents car de forts orages sont annoncés. Les Rais et le Nico monteront le Montoz pour dormir à la cabane du CAS. Les autres feront des kilomètres dans la vallée en espérant trouver un hôtel pour se mettre à l'abri de l'orage. Nous partons de Graiterie vers 9h et marchons toute la journée dans cette vallée interminable.

L'orage ne fait finalement apparition qu'en fin de journée. Je retrouve « J-C » à Courtelary où nous trouvons en extremis deux chambres d'hôtel. C'est à 21h quand on était tranquillement en train de souper avec « J-C » qu'on a appris que Morane passait la ligne de justesse. Toutes mes félicitations.



Entre le haut de la Combe-Grède et Chasseral dans des conditions épouvantables !

Des pieds meurtris, c'est aussi ça, la Run & Fly !



Tiens, ça vole...



14

### Troisième jour

Malgré un réveil bien matinal, les fortes pluies nous retiennent à l'hôtel jusqu'à 10h. Objectif: monter à Chasseral et, si les conditions le permettent, descendre la Combe-Grède en vol pour ensuite attaquer le Mont-Crosin. La montée de Chasseral s'effectue sous la pluie qui n'en finit pas de tomber et qui nous en fait bien baver.

Bref, l'arrivée au restaurant est un véritable soulagement mais c'est toujours la tempête, donc pas de vol. Après une pause bien méritée, nous entamons la longue descente du

Chasseral et la montée du Mont-Crosin. Heureusement pour nous, la pluie cesse et nous arrivons au sommet du Mont-Crosin pour y passer une nuit sous la tente. Nous sommes fatigués mais super motivés pour la dernière journée.

### Quatrième jour

Le réveil est matinal (6h) ; il ne faut pas traîner puisque que Christian et Rolf ne sont pas loin et vont se battre pour la deuxième place. Objectif: marcher le plus vite possible en passant par Montfaucon, Saint-Brais et la Corniche jusqu'au déco de

Montmelon pour un dernier vol jusqu'à l'arrivée. Nous marchons sans pause jusqu'à Saint-Brais où nous apprenons que nous avons été devancés. Nous arrivons finalement au déco où nous sommes attendus par Fred. Le vol est à nouveau « rock'n roll » mais c'est la fête à l'atterro où nous sommes attendus.

Bref, je félicite tous les participants ainsi que leur suiveur pour les efforts qu'ils ont fournis durant cette course. Je remercie les organisateurs pour la très bonne organisation et pour leur disponibilité tout au long de la course. Je remercie également toutes les personnes qui nous ont suivis tout au long de la course. Ça a été pour moi une très belle expérience que je ne referais pas sans une bonne préparation: vous devinez pourquoi.

**Simon Brancucci**

**Classement final (petit parcours) :** 1. Morane Montavon (Ozone LM4), assistant Toni Schneeberger, 35h50. 2. Christian Meichtry (Sky Atis 4), sans ; Rolf Gisiger (Nova Ion2 Light), sans, 74h36. 4. Jean-Claude Steullet (Niviuk Artik 2), Michèle Juillard ; Simon Brancucci (Gin Tribe S), Jean-Louis Brancucci, 76h03. 6. Nicolas Tatti (Aerodyne Joy Light), sans, 76h57. 7. Calou Rais (Niviuk Koyot), sans ; Damien Rais (Ozone Swift), sans, 78h37.



**Simon et « J-C » : un tandem inséparable !**

# Quand le vent devient subitement un ennemi...

**Les échos  
des Açores**

Voler sous les gros nuages...



**De quoi parle-t-on ? Une expédition aux Açores avec pour but premier : voler, évidemment ! Seulement voilà, la météo n'a que très rarement été de la partie pour nos mousquetaires en mal de sensations fortes. Un vent à décorner les bœufs a trop souvent eu raison de leurs velléités de s'envoyer en l'air. Ce sera pour une prochaine fois !**

L'idée m'est venue alors que nous étions en voyage de vol sur une autre île portugaise : Madère, très loin des terres fermes, à presque 1000 kilomètres des côtes lusitaniennes. J'ai découvert des photos d'un endroit qui ressemble au paradis sur terre. Je me suis dit : « *Cette île, il faut la découvrir !* »

## Ah, les catalogues...

Les images trônaient en bonne place dans un catalogue de voyage. C'étaient des prises de vues des îles

des Açores!

Pour changer de la grisaille hivernale et découvrir d'autres horizons de vol... Allons-y!

Un ou deux coups de fil plus tard, résultat : il n'a pas fallu longtemps pour en motiver certains! Nous étions quatre (Michel, Raf, Vincent et moi-même) à partir du 16 au 23 mars 2013 sur l'île de Saõ Miguel, la plus grande (grandeur du Jura) de l'Archipel des Açores qui en compte neuf.

## Partout des cratères

Après une courte escale à Lisbonne, passage quasi obligé car pas de vols directs depuis la Suisse, la première impression que nous a laissé Saõ Miguel, ce sont les cratères... Aussi bien celui que nous avons dû laisser sur la piste à l'atterrissage de l'avion (eh oui, sous le vent, même les engins de plusieurs centaines de tonnes subissent les caprices d'Eole) que ceux qui parsèment toute l'île et qui permettent le décollage dans pratiquement toutes les directions. On récupère les bagages ! En gros, nos coffres sortent de l'avion, traversent le mur qui sépare le hall de la piste et nous les chargeons de

Cela a volé, mais pas souvent...



Quand cela ne vole pas, faut bien s'amuser comme on peut !



l'autre côté! Fait en cinq minutes (l'avantage des petits aéroports). Tout ce serait bien passé si au moment de réceptionner notre voiture de location (un Peugeot Expert pour avoir de la place), on ne nous avait pas donné une 207 à la place du monospace... L'employée de l'agence avait enregistré notre réservation pour 2012! (Elle a sûrement une bonne machine à voyager dans le temps)

### Un très bon accueil

Heureusement que les propriétaires de la maison que nous avons louée nous attendaient à l'aéroport, car on a pu bénéficier de leur Pick-up pour ne pas mettre à l'agonie la petite « pigeot »! Rendez-vous est pris pour échanger la voiture le lendemain matin...

Une fois bien installés, *briefing* météo! Après une analyse facile de la météo, facile, car quand les prévisions annoncent 100 km/h de vent, la décision à prendre pour aller voler ou pas, est assez simple, on bénéficie peut-être juste d'une fenêtre avec moins de vent le mardi (38 km/h en rafale).

Pour mieux connaître notre pays d'accueil, une petite visite des sites de vols s'imposait. Vincent avait enregistré les points GPS avant notre départ, il était donc facile de retrouver les décos et atterros officiels. Le seul problème c'est qu'une fois trouvés, même si en

début de semaine le vent n'était pas trop puissant, il aurait fallu voler aux instruments...!

### Visites au programme

On a donc profité de visiter les curiosités de l'île. C'est volcanique et encore en activité (douce); il y a deux sites avec des fumeroles, on voit l'eau bouillir et de la vapeur sort des entrailles de la terre : spectacle impressionnant.

Le lendemain, un léger sud-ouest (le fameux 38 km/h) est annoncé.

C'est décidé, on tente le coup à Feteiras, site de vol en falaise (250 mètres de gaz). Arrivés sur place et le déco trouvé, le vent

semblait bon et laminaire mais l'air condensait en arrivant sur les terres, donc juste au-dessus du déco, la visibilité sur l'atterro était bonne et Vincent tente le coup!

Au bout de 10 secondes, il m'annonce à la radio que c'est parfait et que tout le monde peut se mettre en l'air... C'était chose faite quelques minutes plus tard : quel spectacle magique, quel régal de voler en *soaring* à côté du nuage sur les

falaises et l'océan à perte de vue...

J'aimerais bien vous raconter d'autres aventures volantes, mais pour le reste de la semaine, le vent en a décidé autrement et les 100 km/h annoncés étaient bien là!

Du coup, on a essayé le Segway, c'est-à-dire les engins électriques à deux roues où l'on se met debout dessus et en se penchant on démarre, il y a la possibilité d'en louer à Punta Delgada!

Pour le retour, on a entre-aperçu dans les journaux locaux, que la Sata, compagnie aérienne des Açores, était en discussion avec les syndicats et qu'une grève était envisageable si un accord n'était pas trouvé. Grève qui pouvait durer du 21 au 23 et notre vol de retour était fixé au 23... Le 22, on décide donc de prendre des renseignements à l'aéroport. La dame du guichet nous dit poliment que notre vol est annulé et que l'on peut prendre un autre vol le 26... Bien sûr...! Tout le monde recommençait à bosser le 25... Finalement, en insistant un peu, elle nous a trouvé quatre places dans un vol pour le soir même (ils n'étaient donc pas en grève), donc un jour avant notre départ prévu, et comme nous avions une escale à Lisbonne, la compagnie nous a trouvé et payé l'hôtel à Lisbonne, merci la Sata!

Au final: magnifique paysage, des



Les fumeroles.

super sites de vol, une quinzaine répartis sur toute l'île et accessibles facilement (quelques fois avec un peu de marche), plein de volcans et l'océan (visible des deux côtés à partir du moment où l'on fait un peu de gain), un climat tempéré et doux tout au long de l'année. Une seule chose : il vaut mieux y aller de mai à octobre pour se garantir à coup sûr de meilleures conditions pour voler. C'est sûr, on y retournera!!!

**Damien Charmillot**



## A défaut de grives...

Pas de sortie au lac d'Annecy cette année - peu importe finalement - même si quelques esprits chagrins regrettent l'annulation. En raison de la météo pourrie, elle a été remplacée par une petite torrée à la Cabane Sacy, à Courtételle, le samedi 11 mai dernier. Et il faisait plutôt frisquet, même autour du feu nourri...

### Quel temps de chien !!!

Il était également prévu d'organiser une manche du Défi jurassien, mais là aussi, il a fallu renoncer. Satané temps de chien !!! Presque une question d'habitude en ce début de saison. La joie et la bonne humeur étaient toutefois au rendez-vous autour du feu. De bonnes grillades appréciées par tout le monde et des discussions animées jusqu'au bout de la nuit pour certains, comme d'habitude... (photo : Damien Charmillot)



17



Une telle occasion ne se présente pas tous les jours. Assurément ! Le 10 août dernier, une petite délégation d'une dizaine de membres du club s'est rendue à Courtelary pour participer à une journée d'échanges interclubs. Une belle expérience de vol au cours de laquelle les pilotes de planeurs nous ont fait découvrir leurs « Formule 1 » des airs en biplace.

Chacun a profité d'un magnifique vol de plus d'une heure! Le tout avec un tarif spécial découverte très attractif... 100.- le vol! Tous conservent de cette expérience un incroyable souvenir. Voler avec des machines qui ont une finesse de 50, cela laisse songeur, non ? Et si on proposait l'année prochaine à nos amis de Courtelary un vol biplace pour leur renvoyer l'ascenseur ??? (texte + photo : Damien Charmillot)

## Sacrée mésaventure !

C'est « *Le Quotidien Jurassien* » qui nous l'a appris début août, dans l'une de ses éditions. Un parapentiste a été attaqué par un chevreuil. Fait rarissime, mais authentique, même si cela peut faire sourire... Cette mésaventure est arrivée à Claude Herrenberger, parapentiste de Strasbourg et qui vole régulièrement dans notre région.

### Tout est allé très vite !

A peine posé à Crémines après avoir décollé à Raimeux-Sud, il a eu la frayeur de sa vie : « *Ma voile n'était pas encore au sol qu'un chevreuil m'a « sauté dessus » par derrière en me donnant de violents coups de sabots aux mollets* », témoigne le parapentiste.

Selon quelques spécialistes de la faune, la femelle voulait avant tout protéger son petit. « *Pour une mère, tout ce qui vient du ciel constitue un danger. C'est un instinct de protection. Et ce parapentiste a atterri au mauvais endroit* », explique Louis Tschanz, garde-faune. Quelle mésaventure. (lpe)



# D'une aile « caillou » à une vraie aile performante !

Les échos  
des écoles

De quoi parle-t-on ? Nicolas Tatti, directeur de l'école [ledeltaplane.ch](http://ledeltaplane.ch) et pilote émérite qui croit toujours en l'avenir, nous propose un dossier sur l'évolution du matériel en delta.



Beaucoup voient encore le delta tel qu'il était à l'époque : un engin archaïque, fait main, conçu et piloté par des casse-cous. Cependant, bien des choses ont changé depuis la fin des années 50 et l'aile Rogallo ! Plusieurs marques à travers le monde ont entrepris des évolutions et apporté leurs touches personnelles qui ont permis au delta de devenir l'engin sûr et performant que l'on connaît aujourd'hui.

## Les débuts

Francis Rogallo développe une aile destinée au départ à permettre le retour des capsules spatiales dans l'atmosphère durant le programme Gemini de la NASA. Cette aile est légère, pliable et sa forme volumique est obtenue grâce à la pression du vent (photo 1). Cependant, cette aile perd parfois sa forme, la toile se mettant à plat et là, la portance de l'aile devient nulle. Elle est abandonnée au début du programme Apollo.

Les premiers vrais deltas avec bords d'attaque rigides seront fabriqués par l'entreprise australienne Moyes à la fin des années 60.

La première évolution fut de mettre un mât au-dessus de l'aile. Les premiers vols s'effectuent tirés par un canot à moteur avec un départ à skis nautiques. De nombreux accidents mortels surviennent dus à la mise en drapeau, problème de perte de portance déjà constaté par Rogallo. Pour remédier à cela, ils intègrent des lattes en plastique comme celles des planche à voile, dans la voilure afin de rigidifier la structure et ainsi éviter que la voile ne « flappe » en bouts d'aile. C'est à partir de ce moment-là que le deltaplane prend réellement son essor (photo 2).

En Suisse et en France, les premiers deltas s'élancent cette fois des montagnes en 1972 avec du matériel



Photo 1.

importé des Etats-Unis. Etienne Ritner, un des pionniers suisses, se lancera dans la conception et la fabrication, permettant ainsi à bon nombre de Suisses de pratiquer cette nouvelle activité.

## Le développement

Dans les années 70, les premières écoles se créent tout comme notre club (le Delta-Club Jura) et par la suite la Fédération suisse. Les premiers deltas que l'on aperçoit sur les crêtes sont de forme triangulaire et ressemble beaucoup au premier prototype de la NASA. Les constructeurs vont lui donner de l'allongement, remplacer les lattes en plastique par des tubes aluminium et leur donner de la courbure pour créer plus de portance.

Au début des années 80, le nombre de pratiquants augmente et, grâce à cette émulation pour le deltaplane, le nombre de constructeurs aussi. On en compte plus d'une quarantaine à travers le monde. L'évolution s'accélère... On cherche à améliorer les performances de plané du deltaplane et cela parfois au détriment de la maniabilité et de la sécurité. Les premières voilures double surface

apparaissent, les tubes aluminium profilés sont larges et épais, les ailes sont grandes (16-18m<sup>2</sup>), lourdes, difficiles à atterrir et mesurent souvent, une fois rangées dans leur housse, plus de 6 mètres.

Dans les années 80, les constructeurs font preuve d'ingéniosité pour trouver des systèmes améliorant la maniabilité. Ils inventent la géométrie variable et la transversale flottante, système de direction assisté permettant à la voilure entière de se déplacer au-dessus de la

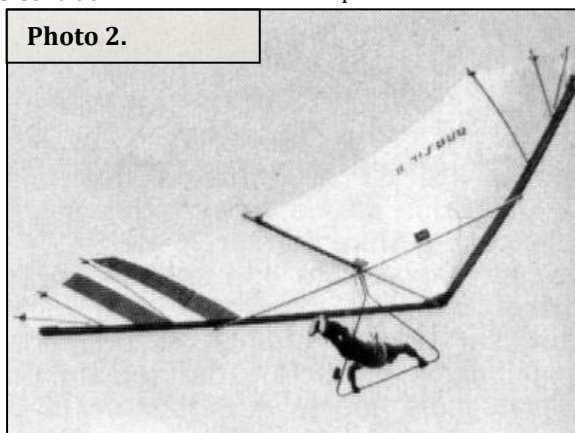


Photo 2.

quille. Puis ils étudient différents systèmes d'attache du pilote permettant de meilleures applications des forces, le darlet, le Haricot, le Pif-paf et l'attache au mât. Des systèmes de vrillage permettent également d'augmenter la sécurité.

Photo 3.



Fin des années 80, début des années 90, certains pilotes particulièrement poussés par la compétition et par émérites, les constructeurs se tirent la



Photo 4.

bouffe pour concevoir des machines performantes et sûres... Les voilures en dacron sont remplacées par des voiles enduites (milar), les bords d'attaque sont tenus en forme par une fine feuille de plastique et l'apparition de la fibre de verre dans le milieu ouvre de nouvelles perspectives, comme par exemple de raccourcir considérablement la longueur de l'aile une fois rangée. Les modèles les plus connus sont XS, Laminar, Xtralite (photo 3).

Dans les années 90, toujours poussés par la compétition, les constructeurs tentent par tous les moyens de réduire la traînée. Ils suppriment alors le mât et le remplacent par une transversale renforcées en aluminium ou en carbone et un nouveau système de vrillage afin de garantir la sécurité. C'est le début des « sans-mât ». Les premières ailes de cette génération sont visseuses et ont tendance à partir en tumbling dans les conditions turbulentes, faits encore plus marquants quand les pilotes de compétitions modifiaient les réglages pour aller encore plus loin. Une sonnette d'alarme est tirée !

Le deltaplane doit rester un sport sûr, même en compétition ! Des normes sont alors mises en place sur les réglages minimaux du vrillage des ailes !



Photo 5.

Les ailes sans mât ont continué d'évoluer tant au niveau sécurité que performance grâce à un tas de petites évolutions comme : des systèmes de vrillage plus rigides et le couplage de ces derniers à la transversale, ce qui permet de gérer plus efficacement le vrillage lorsque la géométrie variable est actionnée. Des câbles et des montants de trapèze profilés toujours plus fins permettant de réduire la traînée...

Dans les années 2000, grâce aux nouvelles technologies, on va affiner les détails : des extrémités de bord d'attaque en carbone permettant une meilleure stabilité à haute vitesse, des lattes en fibre de carbone ou encore des plaques composites dans le bord d'attaque pour éviter qu'il ne se déforme... Des nouveaux tissus font leur apparition, du produit super solide au fort grammage au tissu anti-UV presque transparent, tout est possible. (photo 4)

Niveau aile compétition, on a atteint le sommet de l'évolution de l'aile delta telle qu'on la connaît... Environ 15 de finesse à 60-70 Km/h, taux de chute de 1.2 m/s, maniable, sûre et facile à atterrir. En bref, on ne fera pas beaucoup mieux sous la forme du deltaplane que l'on connaît... l'étape au-dessus c'est le rigide (photo 5), le swift ou l'archéoptéryx.

Cependant il y a un autre problème... le parapente a pris une part de marché considérable et le nombre de deltistes ne cesse de diminuer, il n'y a que peu voire même plus de nouveaux pilotes dans les écoles... Mais qui va donc piloter nos ailes de course dans dix ans? Tout ce temps que les constructeurs ont passé à développer les ailes sans mât, ils ne l'ont pas passé à développer les ailes de formation et celles de monsieur tout-le-monde.

Du coup, l'accès à l'activité reste difficile, car le matériel adapté est difficile à trouver, les ailes de pente école sont quasi inexistantes, les ailes de formation sont toujours les mêmes modèles qu'en 85, mise à part la visserie (trouvée moins chère ailleurs) et il y a peu d'ailes loisir performantes avec un comportement sain et agréable.

accessibles, ludiques et surtout faciles à atterrir.

Ainsi Wills Wing, constructeur américain depuis quarante ans, et représenté au sein de notre école, vient de mettre au point une aile qui serait adaptée à la pente-école ainsi qu'aux premiers grands vols. De quoi ouvrir de nouvelles perspectives aux futurs pilotes et simplifier la formation (photo 6).



Photo 6.

### Actuellement

Il n'existe plus qu'une dizaine de grands constructeurs qui se disputent la part du marché aux côtés des petits constructeurs locaux tels que Ellipse ou Tecma en France ou Bautek et Seedwing en Allemagne. Les plus importants « grands constructeurs » sont Icaro, Wills Wing, Aeros et Moyes.

La majorité d'entre eux ont bien compris l'importance de la relève pour l'activité et ont mis toutes leurs connaissances acquises sur les « sans-mât » pour développer des modèles légers,

Et en parlant de formation et de relève, si vous vous souhaitez découvrir le deltaplane, nos ailes d'écoles vous attendent tous les week-ends de septembre (sauf le 21-22) pour des matinées d'initiation. Il vous suffit de nous écrire un mail sur [info@ledeltaplane.ch](mailto:info@ledeltaplane.ch) ou de téléphoner au 079 / 342 11 04 pour vous inscrire.

En espérant que vous serez nombreux à venir essayer le deltaplane, toute l'équipe de l'association ledeltaplane.ch vous souhaite de beaux vols de fin de saison et d'agréables atterrissages.

Nicolas Tatti

# Plus qu'une découverte, une authentique passion !

## Les échos des écoles

Premier grand vol à Emmetten : y a pire  
comme décor, très franchement !!!



**De quoi parle-t-on? Carole Waser, élève de l'école PILOT, est une authentique passionnée de nature. Elle a découvert le parapente presque par hasard. Et aujourd'hui, elle ne regrette pas son choix. Elle a pleinement assimilé ce que signifie le sentiment de liberté une fois en l'air. Pour *La Plume*, elle nous raconte ses débuts et surtout son premier grand vol à Emmetten. C'est parti!**

Jusqu'à il y a à peu près deux ans, l'idée de voler ne m'avait jamais réellement effleuré l'esprit. Je me sentais comme un de ces oiseaux, dont j'ai souvent croisé le chemin en Nouvelle Zélande, qui n'ayant aucun prédateur à terre ne voient pas l'intérêt de voler.

J'aime passer du temps dans la nature, je prends beaucoup de plaisir à marcher, parfois accompagnée de mon carnet d'esquisses, un bon moyen d'observation. Et puis y a une petite dizaine d'années, j'ai découvert l'escalade, une chouette manière de parcourir les reliefs, à la verticale, pour arriver au sommet et admirer la vue d'un angle plutôt inhabituel. Mais si je dois parler passion, c'est dans les alpes enneigées que mon plaisir atteint les sommets, de préférence avec un snowboard aux pieds. J'ai découvert le plaisir de la glisse en famille, dans le Val d'Anniviers, et c'est avec mon

père et mon frère que j'ai fait mes premières expériences en hors-piste. J'ai toujours le cœur qui bat à fond, juste avant de partir, mais à peine lancée dans la pente, c'est parti pour un pur moment de bonheur, un sentiment de liberté. C'est ça que j'adore.

Je n'avais jamais ressenti le besoin de décoller du sol pour prendre du plaisir, jusqu'à ce que plusieurs amis et compagnons de freeride se mettent au parapente. Plus ils m'en parlaient, plus l'envie me prenait de décoller les pieds du sol. J'ai fait un biplace en parapente, et un en delta. J'y ai pris énormément de plaisir! A vrai dire même plus en delta qu'en parapente: plus de vitesse, l'impression de fendre le ciel, de laisser sa trace, comme dans la poudreuse. Mais le côté plus pratique du parapente, certainement, et aussi le fait que je connaisse une école à Moutier - PILOT - tenue par



**PILOT-PARA.ch**  
ÉCOLE DE PAPARENTE



**Tout est dans le style... Celui de Carole, bien évidemment et non celui de l'homme torse nu...**

d'anciennes connaissances, on fait pencher la balance pour le vol en position assise. Et je ne regrette pas mon choix.

Comme j'étais en train de planifier un voyage de cinq mois en Océanie, je n'avais pas l'intention de commencer la pente école avant mon retour. Mais j'étais déjà à la recherche d'informations concernant le déroulement des cours, raison pour laquelle j'ai pris contact avec Toni. Sa réponse a été: «*Viens demain pour un premier cours, tu verras bien si ça te plaît ou non.*» Bon d'accord! Et voilà comment j'ai commencé le parapente.

Après une première journée de gonflage, plutôt réussie, en compagnie de Jeanne et de ses bons conseils, Léo et Toni parlaient déjà de l'éventualité d'effectuer un premier petit vol à Vicques le lendemain si les conditions le permettaient. Génial! C'est pleine d'espoir que j'ai retrouvé l'équipe le lendemain matin à Moutier. Départ pour Vicques, inspection du terrain d'atterrissage et explications, montée au déco, préparation du matériel,

check, préparation au décollage, et... c'est parti!! Sans même le réaliser, j'étais en l'air, je volais. Guidée par Toni, puis par Léo à la radio, tout s'est passé à merveille. Arrivée à l'atterrissage, je n'avais qu'une envie, c'était de remonter. A ce moment-là, j'ai su que le parapente ferait partie de ma vie.

Après ces premières expériences qui ont réveillé ma motivation, j'ai dû apprendre la patience... Pendant plusieurs semaines, la météo a fait des siennes. Lorsque celle-ci permettait aux plus expérimentés de décoller, je me retrouvais scotchée au sol. Conditions trop fortes, instables, trop de turbulences. Bref, pas bon pour moi!

J'ai dû attendre presque deux mois (pendant lesquels j'ai pu perfectionner mes gonflages, heureusement) pour effectuer mon premier grand vol. Mais ça valait le coup d'attendre!!

Le 22 juillet, on est partis avec le fameux bus de l'école destination Wolfenschiessen. Arrivés au déco,

tout le monde s'est préparé. Léo est parti en premier pour rejoindre l'atterrissage, d'où il nous guiderait à la radio. Verdict : conditions de vol ok, mais turbulences à l'approche du sol. Les plus expérimentés décollent, mais Léo et Toni préfèrent attendre avant de m'envoyer à mon tour. Je finirai par replier ma voile et redescendre en cabine. Déçue, mais aussi rassurée de savoir qu'on ne me laissera pas décoller si les conditions ne sont pas optimales.

Après Wolfenschiessen, on est tous remontés dans le bus direction Emmetten. Là, les conditions étaient bonnes, pas trop fortes, parfaites pour un premier vol. Je n'arrivais pas à croire que j'allais enfin faire mon baptême de l'air.

J'ai eu droit à un départ un peu surprenant, avec la prise d'une vingtaine de mètres d'altitude en quelques secondes, mais qui a été poursuivi par un vol calme et magnifique, d'une trentaine de minutes, avec une vue à couper le souffle sur le lac des Quatre-Cantons. J'ai même eu l'occasion de faire mes premiers exercices en vol. Je n'oublierai jamais ce premier vol incroyable, qui reste aujourd'hui encore le plus beau que j'ai effectué. C'était juste parfait, j'en avais froid aux dents à force de sourire.

En parapente, j'ai pu retrouver ce que j'aime le plus, et que je pensais ne pouvoir atteindre que sur les monts enneigés : le sentiment de liberté! Là-haut, rien d'autre n'a d'importance que de profiter du moment présent, de se faire plaisir et d'apprécier la terre vue du ciel. L'espace d'un vol, on échappe à la réalité quotidienne, on s'évade, pour encore mieux se retrouver ensemble, à la roulotte de l'école, et partager une bonne bière en fin de journée!

**Carole Waser**

# S'envoyer en l'air à deux, c'est encore mieux...!

Les échos  
des écoles

De quoi parle-t-on ? Ils sont grands ; lui a le physique d'un apollon, elle a des yeux bleus et un humour sans égal. Lui : Vladimir. Elle : Aurélie. Eux : un couple soudé par une solide passion, le parapente. Ils ont décidé de partager les bons moments, mais aussi les aspects plus délicats d'une formation en couple.



LEPARAPENTE.CH

Une passion prend de la place dans une vie. Une passion se partage. Nous sommes passionnés. En effet, depuis que nous nous sommes connus, nous avons toujours regardé vers le ciel avec envie quand nous voyions des planeurs, des deltas ou des parapentes.

Nous avons ainsi plusieurs fois discuté de la possibilité de faire un vol biplace en parapente puisque c'est la discipline qui nous attirait le plus. Nous n'avons toutefois jamais franchi le pas car, étudiants à l'époque, si le saut nous avait plu, nous n'aurions pas pu développer cette passion, faute de moyens.

## Y aller franchement !

Les temps changent et d'étudiants nous sommes entrés dans la vie professionnelle et toujours cet attrait vers le ciel qui se manifestait en nous. Bien que nos vies soient chargées, nous avons finalement décidé, non pas de faire un vol biplace mais directement notre brevet. Tant qu'à faire, autant y aller

Aurélie et Vladimir : des premiers vols et de grands sourires.



franchement et entamer le processus qui nous mènera à la licence de vol. Pour ce faire, il a fallu trouver une école. Comme nous habitons à Malleray mais que nous travaillons au Noirmont et à Fribourg, et que nous avons l'intention de déménager du côté de Fribourg, cette recherche n'a pas été facile. D'autant que les prestations et les philosophies des différentes écoles sont passablement variables. Finalement, après avoir déterminé que nous aimerions faire notre formation du côté de notre domicile, notre choix s'est porté sur l'école Leparapente.ch avec laquelle nous avons pris un premier contact.

## Quand le courant passe bien...

Quand on décide à deux de se lancer dans une formation, il faut que le courant passe avec le formateur pour les deux personnes. Dans le cas contraire, la formation risque de devenir un calvaire non seulement pour celui avec qui le courant passe moins bien mais aussi pour celui qui subit cette situation alors qu'il a plaisir à suivre les cours dispensés. Heureusement, dans notre cas, le courant est tout de suite passé avec notre instructeur et c'est ainsi que nous nous sommes définitivement

lancés dans l'aventure du parapente. Suivre une formation en couple a plusieurs avantages. En effet, alors que nous avons suivi nos cours théoriques, nous pouvions en rediscuter ensemble à la maison et revenir sur les points que nous n'avions pas compris ou mal saisis. Nous pouvions aussi nous faire répéter les concepts appris puisque nous les avions appris ensemble. Cette synergie dégagée permet de faire de gros progrès et d'assimiler les informations de manière plus rapide et durable qu'une personne qui suivrait ces cours individuellement.

## Expériences sur le terrain

Lors de la pratique, il est toujours possible d'observer les autres élèves lors de leurs exercices, mais il est vrai qu'on regarde plus facilement notre conjoint évoluer sur la pente école pour voir comment il se débrouille plutôt qu'un autre élève. De plus, on peut rediscuter de nos erreurs le soir venu avec quelqu'un qui a effectué les mêmes exercices. On peut ainsi parler d'une bonne ou d'une mauvaise impulsion, du moment du lâché d'avants avec quelqu'un qui a appris les mêmes gestes et qui tente également de ne pas faire certaines erreurs.



**Vladimir en action : ça, c'est de l'appui ventral !**

L'apprentissage du parapente en couple a également l'avantage que, puisque l'on se connaît bien, de remarquer quand il y a une appréhension chez l'un ou l'autre et il est possible, même s'il faudrait principalement s'occuper de ce qu'on a soi-même à faire, de placer un mot d'encouragement pour vaincre une certaine peur par exemple.

D'un point de vue organisationnel, il est également très pratique de suivre une formation en couple car on ne réveille pas inutilement son conjoint le week-end puisqu'il vient avec.

Logistiquement, il ne devrait pas y avoir de problème puisque deux paires d'yeux contrôlent si toutes les affaires ont été préparées et mises dans la voiture : un pense à prendre à boire et l'autre les chaussures montantes ou les carnets de vol.

Naturellement, comme le ciel n'est pas toujours bleu, il y a aussi des inconvénients à suivre une formation

à deux. En effet, rediscuter d'une journée de parapente quand l'enchaînement des exercices a été difficile peut devenir pénible si les conseils sont tout à coup ressentis comme des reproches.

Dans le même ordre d'idée, les

progrès sont individuels, il se peut qu'il y ait tout à coup un décalage qui peut freiner celui qui est plus rapide ou tirer en avant celui qui aurait besoin de plus de temps pour assimiler correctement tous les éléments de sorte qu'il déclare se sentir prêt à décoller alors qu'il ne se sent pas vraiment sûr.

L'espace vital doit d'autant plus être respecté car, en couple sur le décollage, on voit son conjoint s'élaner et cela peut mettre une pression supplémentaire et une inquiétude quand on se demande si tout va bien se passer de sorte que, lorsqu'on est soi-même prêt au départ, on n'est pas autant concentré que quelqu'un qui suivrait seul la formation.

Un autre aspect d'une formation à deux est à prendre en considération, c'est le coût. Clairement, les coûts sont multipliés par deux puisqu'il faut tout le matériel à double et cela double également le budget par rapport à une personne seule. Mais quand on aime, on ne compte pas et



**On discute matériel entre Aurélie et François.**

encouragements peuvent devenir pesants si on n'arrive pas à effectuer les exercices. Le regard posé sur les épaules lors d'une descente de la pente école peut aussi être une pression supplémentaire. Comme les

nous sommes heureux de vivre cette passion en couple car au final cela nous rapproche de pouvoir vivre cette magnifique aventure ensemble.

**Vladimir et Aurélie Colella**



# Règles pour voleurs : qui profite de certaines zones - LSR

## Le conseil sécurité

Après la lecture assidue que vous avez certainement faite pendant les jours pourris de Pâques dernier, je vous propose de vous armer pour franchir un pas dans le vol libre avec des explications vous permettant, **dans certaines conditions**, de pouvoir voler plus près des nuages...



C'est très important ! Alors, petite question, qui le fait ? Levez la main svp... ☺. Nous n'avons pas le choix, même si nous avons le droit de voler ici ou là en temps normal, rien ne vous indiquera dans le ciel, que la zone qu'on pénètre n'est pas interdite en ce moment... Un missile dans le xxL ça fait pas du bien, dedieu ;-)

Toutes les règles décrites dans l'article de la précédente Plume « **Quelles sont les règles ? A quoi s'attendre dans le ciel?** », restent valables ! Intégrons-y les droits que nous avons dans « **les LSR FOR GLIDERS** ». **Et, de toute évidence, gardez à l'esprit qu'il faut consulter la carte de vol à voile (GLDC) et les sites Internet donnant l'aperçu des restrictions du jour de votre vol DABS et NOTAM pour chaque vol que vous faites.**

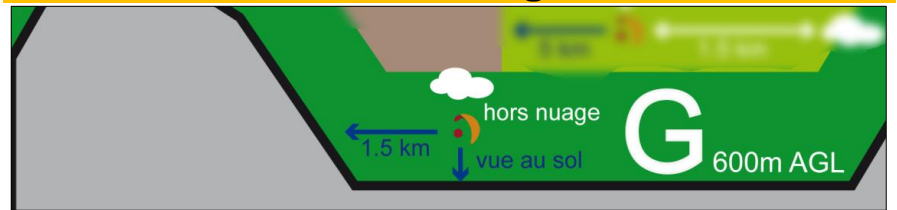
Je terminerai l'article en évoquant les TMA de Bâle. **A vos cartes, à votre bon sens, à votre responsabilité envers vous et les autres.**

**Allô ! ... Allôôôôô ! Allô ! nan mais, allô quoi ! Etre un parapentiste sans carte de vol à voile, c'est comme être une fille sans shampoing ! :-)**

### Rappel « rapidosse » à Court...

**Le vol traditionnel du matin**, sans thermique... Exemple précis : déco de Court, léger face, le bonheur... Comme on descend **en longeant les arbres**, on n'arrive jamais à plus de 600 m du sol... donc G.

#### Secteur G et distances aux nuages



Cas suivant... **Le vol où ça commence de monter** et tu arrives **au-dessus du village de Court**, en faisant une transition direction Moutier sans perdre un mètre, tu regardes et tu es à la hauteur du décollage :-P On est dans du ? E... **Pourquoi ?** Déco de Court à : 1330 m. Village de Court à : 700 m. Tu continues de voler vers Graivery, sans perdre un mètre, tu arrives vertical Court. Ainsi, 1330 - 700 m = **630 m -> E**. **Donc, distances aux nuages à respecter 300 m et 1,5 km!**

#### Secteur E et distances aux nuages



**Continuons avec The fameuse LS-R29**

Voici la délimitation de cette belle zone qui peut nous donner plus de plaisir...

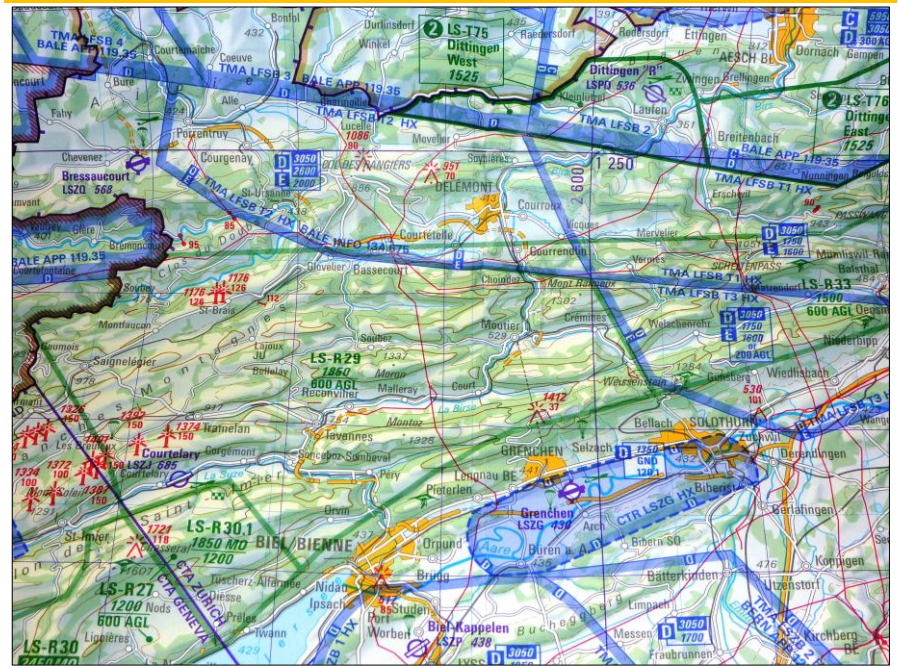
Comme dirait Jamel dans Astérix, elle va de là, à... De là ! C'est tout un ensemble de lignes vertes à trouver sur la carte...

LS-R29 avec indication **600 AGL** (mètre sol) jusqu'à **1850 AMSL** (écrit en italique).

Remarquez que le **1850**, en italique, signifie mètre mer, donc l'altitude GPS.

L'explication de l'italique, est donnée en haut à droite de la GLDC.

**GLDC = carte de vol à voile officielle**



Une zone avec des privilèges pour voler d'une certaine manière ! ☺

MAIS, car il y a des mais... Il faut respecter l'activation de cette zone selon des dates et des horaires, et aussi, des DABS et NOTAM.

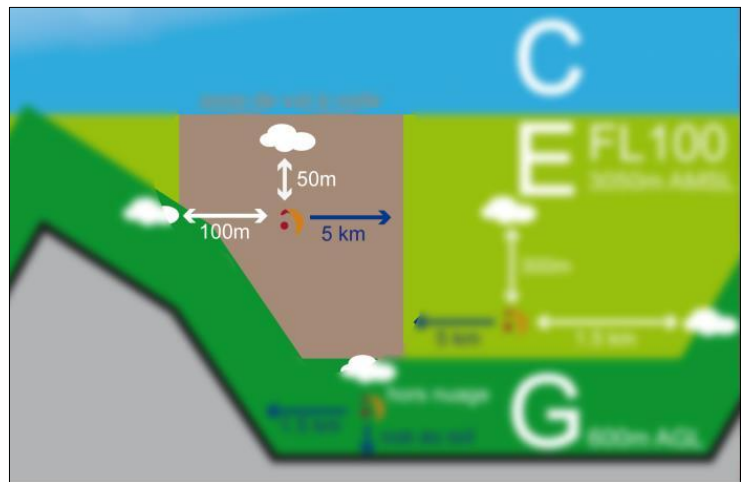
**Qu'a-t-on comme droits ?**

- La distance avec les nuages est réduite;
- 50 m au-dessus et au-dessous.
- 100 m horizontal.

Gardez la vue du sol en permanence et une visibilité de 5 km devant vous pour notre beau nord de la Suisse.

**On regarde les altitudes max et pour nous, c'est 3050m/m.**

**Une zone de vol à voile pour nous, adeptes du vol libre**



Notez que depuis 2013, le terme « zone de vol à voile » a été remplacé par LSR for Gliders.

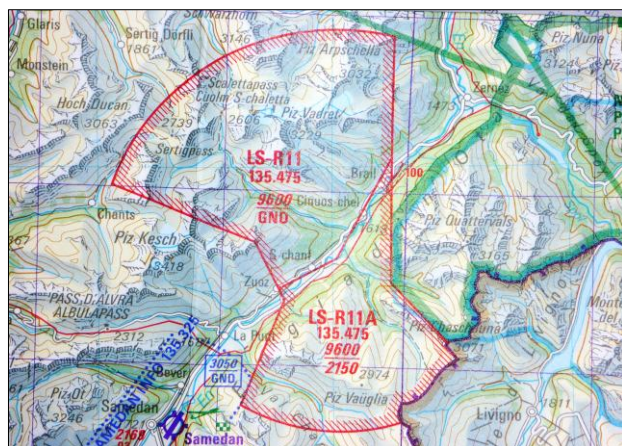
**Alors...**

Les LSR sont considérées comme des zones de restrictions.

**Il est interdit de voler dans des LSR ROUGE lorsqu'elles sont activées!!!** (consulter DABS et NOTAM)

Il peut s'y passer; des exercices, des tirs, la patrouille Suisse qui se balade, des oies qui volent...

Allez dans les LSR VERTES, ça sent meilleur... ET respectez ce qui suit.



**Quand peut-on utiliser la LSR-29 ?**

Si elle n'est pas active, de base, c'est du G et E.

**Elle est active...**

Ouverte du **1 mars au 31 octobre**, comme on le voit sur la carte, en rouge.

Du **lever au coucher du soleil**. Début l'aube civil et fin du crépuscule.

**Sinon**, c'est un vol de nuit, il faut l'annoncer à la REGA et être illuminé (pas dans la tête...).

Sur la carte, on trouvera l'altitude min et max jusqu'où on bénéficie des minimas de distances aux nuages.

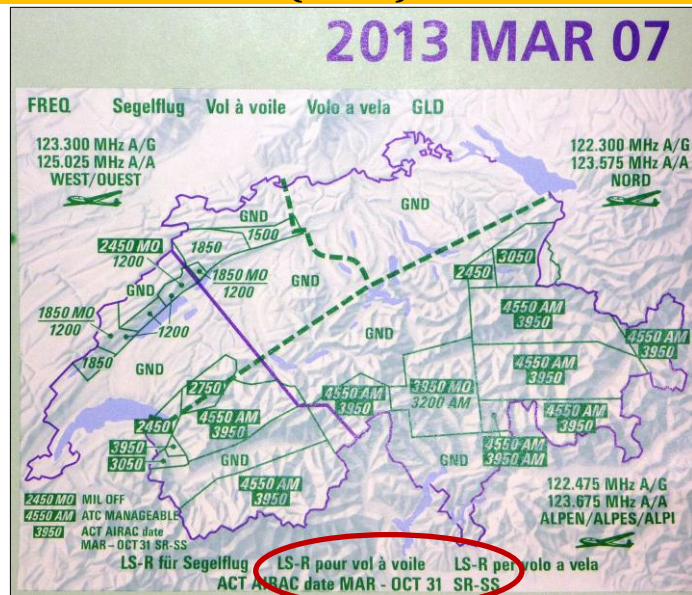
Pour la **LSR-29** qui nous intéresse, on voit ; de **600 AGL à 1850 (AMSL) !**

**LSR for Gliders**

Souvenez-vous quand même des horaires militaires du lundi au vendredi.

**MIL-ON** : 7h30-12h05 – 13h15-17h05.

**La carte de vol à voile (GLDC)...**



Si vous voyez **GND** sur certaines zones de cette carte « verte », ceci signifie qu'on peut avoir du trafic IFR (avions avec vol aux instruments) dans cet espace E et, **qu'il faut respecter les distances normales, 300m -1,5km !!!**

**Règles générales des différentes zones vertes...**

**Zones actives permanentes**

-> limites supérieures sans mention

Indiquée sur la carte dans la **case verte foncée**

**Active en MIL-OFF**

-> limites supérieure avec **MO**

**Limite supérieure variable**

-> mention **AM** (peuvent être activées pendant le MIL-ON)

-> on doit demander à l'Airspace Management Cell (AMC)

**Et, elles sont toujours actives en MIL-OFF –AH C'EST BON POUR NOUS...**

**Et, en plus de se rapprocher des nuages, on peut aussi voler plus haut en MIL-ON si elles sont actives auprès de l'AMC et au sud de la ligne !**

Voler un peu plus haut ? Ou un peu plus bas...

C'est possible avec le tableau « rose » du haut de la carte de vol à voile.

Il faut consulter, au sommet de la carte de vol à voile, le tableau qui indique les hauteurs à respecter en fonction de la pression atmosphérique... A vous de vous y mettre ☺ et de regarder comment fonctionne votre vario ;- )....

Regional QNH in hPa*	
>1037	+200 m
1032-1036	+150 m
1026-1031	+100 m
1020-1025	+50 m
1010-1019	0

Regional QNH in hPa*	
1010-1019	0
1005-1009	-50 m
1000-1004	-100 m
994-999	-150 m
<993	-200 m

\* es sind die aktuellen Werte des GAMET-resp. der Segelflugprognose zu verwenden  
 \* il faut employer les valeurs actuelles des prévisions du GAMET ou celles pour le vol libre  
 \* bisogna utilizzare i valori attuali del GAMET ovvero delle previsioni per il volo a vela

Les CTR et les TMA nous sont interdites de base, mais... **peut-on traverser des zones contrôlées ?**

Oui, c'est possible. Mais il faut contacter la tour de contrôle (il faut le numéro de tél ou la fréquence radio ;- ) , s'avoir s'annoncer comme il faut, **avoir son immatriculation**... Hum hum... Son temps de transit, sa finesse, et s'ils sont sympa avec vous, ils vous laisseront passer... Il faudra appeler à nouveau à la fin du transit pour les informer de la fin de votre passage.

Respecter les accords des clubs et des écoles...

Cela signifie qu'il faut prendre garde à tout ce qui n'est pas inscrit sur la carte de vol à voile...

Respectez les accords de clubs, de propriétaires, d'écoles, de parking et de vitesse sur les routes que vous empruntez pour y aller ;- )

Et aussi, tout ce qui concerne la protection de la faune et la flore.

**Exemple concret, à Court, il est interdit de voler à droite du déco pendant tout le mois de juin. Et à Raimeux Sud c'est quand ? Septembre !**

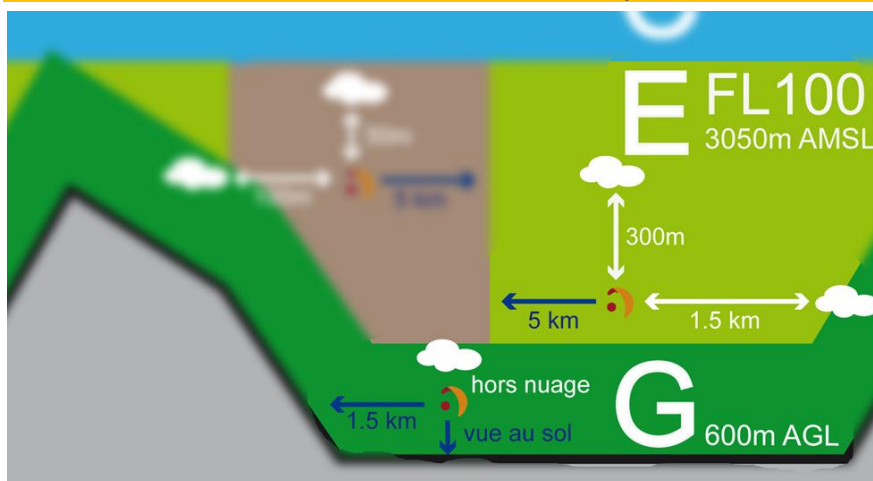
## Au-dessus de Graitery... la LSR-29...

LS-R29  
1850  
600 AGL

## En hiver...

Fermé du 31 octobre au 1 mars  
Soleil, lune, lune soleil...

## Quand c'est fermé... ☹ c'est comme ça !



## Contrôles à faire sur Internet...

Contrôler le DABS (anciennement Cotsena/Kosif)  
[www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch) -> Services -> DABS

Contrôle le NOTAM (Notice to Airmen)  
<https://secas.dfs.de>

## Pour voler dans cette LS-R29, il faut savoir : quel jour, mois et heure tu voles...

Tu voles un mercredi/samedi de novembre à 14h00 dans cette zone.  
Tu utilises G et E de base, pas de LSR for Gliders à cette époque de l'année.

## Voici les bénéfices de la LSR-29....

LS-R29  
1850  
600 AGL

## Printemps/été

Ouverte du 1 mars au 31 octobre, du  
lever du soleil à son couchant.

Si pas de DABS et NOTAM qui  
empêchent d'utiliser cette zone ;-)  
comme un meeting aérien par  
exemple...

## C'est ouvert !... 😊



## Il faut savoir : quel jour, mois et heure tu voles...

Tu voles un mercredi de mai à 12h30 ou un samedi de juin à 15h00, rien  
au DABS et NOTAM... Alors...

On lit, sur la dénomination de la LSR-29 :

>> 600 AGL (mètres sol) et 1850 AMSL (mètres mer).

Dès 600 m sol et jusqu'à 1850 m mer, on a droit aux distances minimales !  
50 m dessus/ dessous, 100 m en horizontal pour les nuages et visibilité à 5  
km.

ATTENTION, à 1851m -> distance normale du E, 300 m et 1,5 km.

**C'est quoi, une TMA ?**

La TMA est un couloir d'approche pour les avions qui descendent sur un aéroport, dans notre exemple, Bâle-Mulhouse.

L'avion va se poser face au vent du nord, il fait une approche par le sud en passant par-dessus chez le Pierre Arn.

Il existe 3 TMA qui englobent notre région, en rouge ci-contre.

T1 – sur la Scheulte.

T2 – sur Delémont.

T3 –sur Welschenrohr.

Elles sont **HX**

Ce qui signifie : pas d'horaire défini !

**Mais activables en cas de besoins par les aéroports...**

Si vous ne connaissez pas l'état d'activation, **il faut admettre qu'elles sont actives par défaut !**

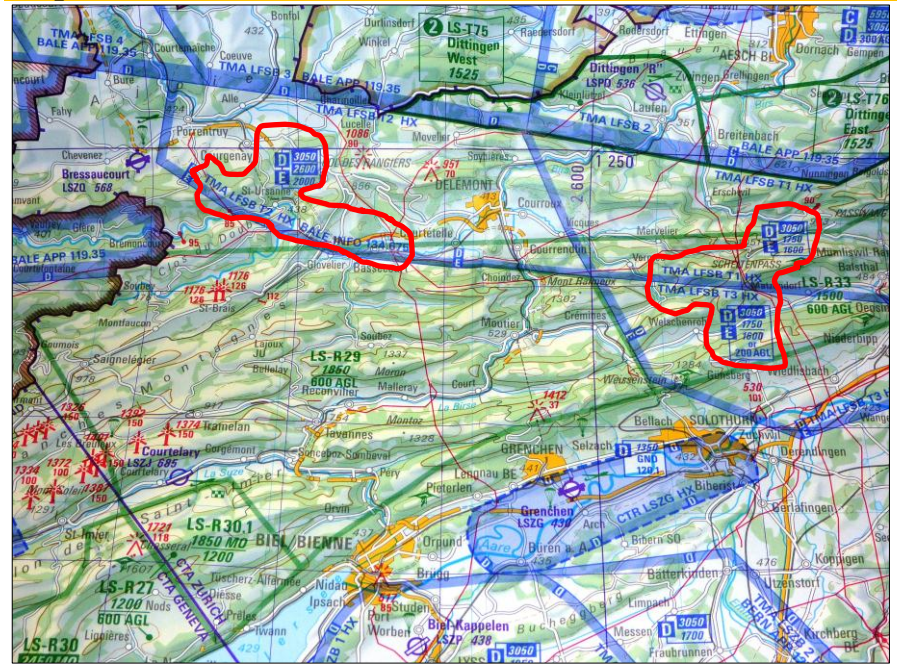
**C'est plus facile pour voler... moins de soucis...**

**Dégager en 30 minutes...**

Ces zones étant **activables à tout moment**, il faut s'informer régulièrement de leur état et être capable d'y sortir dans les 30 minutes suivant l'annonce !!!

**Il faut écouter en permanence, le répondeur ou la radio !!!**

**Rapide tour sur les TMA de Bâle...**



**Comment savoir si elles sont actives ?**

1. **Ecouter sa radio** sur la fréquence indiquée sur la carte, ici, **134.675** (bande annonce automatique) – il est possible d'avoir ces radios sur son cockpit ventral pour éviter de téléphoner en l'air et perdre son naaaaaaaatteeeeeelllllll.

2. Appeler le **répondeur automatique** au 061 / 325 34 67, qui parle tout seul en français et en anglais.



Analyser simplement la manche à air, cela ne suffit pas ! Il faut davantage se renseigner.

**Ouf ! C'est presque fini !** En tout cas pour notre région ;-). Il reste à se poser les bonnes questions lors de chacun de nos vols. Ou, plus simple, respecter les « grandes » distances pour se simplifier la vie dans le ciel. **La lecture du DABS et NOTAM**

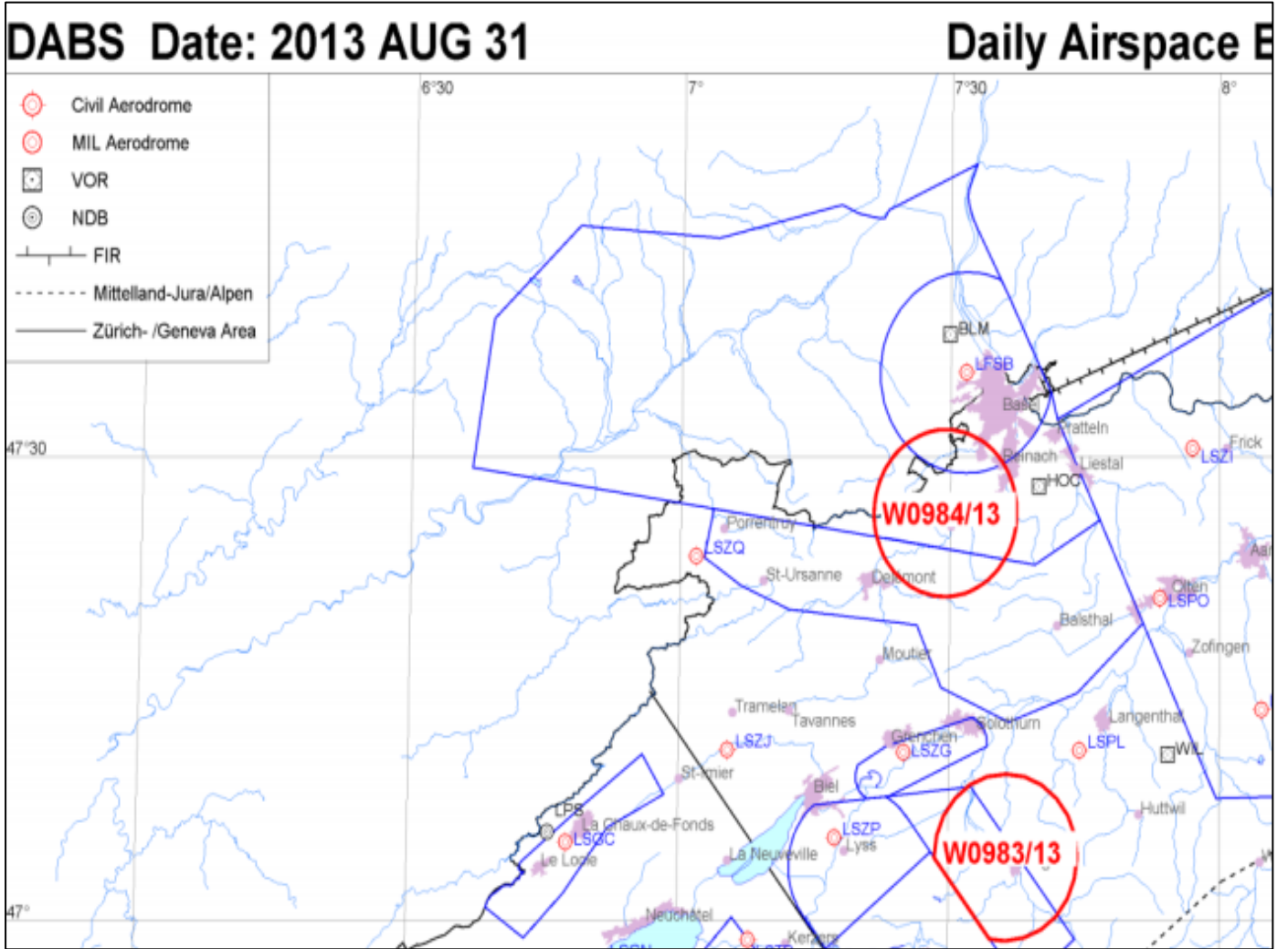
**n'est pas une option** comme nous l'avons vu. Tout peut aller vite en l'air... Quoi ? Comment ça ? Eh bien, souvenez-vous de la fête de l'aéromodélisme de Glovelier, il y a quelques années... Il y avait de grosses machines télécommandées

qui y volaient, plus de 30 kg !!! Il y avait aussi le fameux ULM avec ces oies qui le suivaient... ET... ET... Quoi ? Eh bien LA, Patrouille Suisse, qui est passée par là... Le NOTAM nous interdisait de voler à cet endroit. Mais, qui le savait ?!?!?!? Et qui volait par-là ;-)? !?

**Information de dernière minute pour 2014, l'espace G ne sera plus ! Et non, sa hauteur de 600 m AGL changera, elle sera ramenée à 300m⊗ ! Fini le tout près des nuages... Ceci afin d'uniformiser l'espace européen.**

Voilà, c'est tout pour cette année, à bientôt et je vous laisse réfléchir à la limite de nos libertés car, elles s'arrêtent, je crois, où celles des autres commencent...

**Volablement vôtre  
François Boillat**



Vendredi 30 août 2013 (sur cette image, il s'agit du DABS du samedi 31 août 2013) dans le ciel de Delémont et un peu partout ailleurs dans le pourtour de la capitale jurassienne. Le soleil brille de mille feux. Une journée idéale pour la pratique du vol libre. A priori seulement. Quand soudain...

Un gros bruit dans le ciel. Un rapide coup d'œil pour admirer la Patrouille Suisse en plein entraînement et surtout en repérage en prévision du meeting de Dittingen, certes on y parle la langue de Goethe, mais proche à vol d'oiseau de Delémont.

Alors que nous nous posions la question de savoir où aller voler, c'est soudainement l'heure de se poser des questions. Et si ce

gros bruit révélait une interdiction de voler ? Pour que l'on soit quitte de se retrouver face à un avion à réaction juste au-dessus de nos têtes... Cela fait tilt dans nos esprits... Pourquoi ne pas aller consulter le Dabs ? C'est fait, quelques minutes plus tard. Une très bonne idée... Et là, surprise... Une zone rouge apparaît, où il est interdit de pratiquer le vol libre.

Nous nous organisons. Direction Raimeux Nord, pour un superbe vol (pour La Plume). Bref, il est impératif de consulter le Dabs avant d'aller voler. Il en va de notre sécurité. A nous, mais aussi à tous ceux qui fréquentent l'espace aérien commun. Le vol libre promet l'adrénaline à ses adeptes, mais ces derniers (nous donc) ne doivent pas oublier que la pratique de ce sport est sujette à de nombreuses restrictions et d'obligations. Ainsi va la vie du vol libre.

**La Plume**



**Voler, c'est beau, mais mieux vaut se renseigner avant de s'envoyer en l'air...**

# Le Momo plus rapide que Lucky Luke...

## Les échos des compétiteurs



Momo, ou encore un artiste qui nous fait tous rêver !!!

**2013 : une fois encore, Morane Montavon s'est particulièrement distingué cette saison. Tout d'abord, il s'est imposé sans coup férir sur le petit parcours de la Run. Dans les airs et la tête en bas, ce qu'il préfère d'ailleurs, le pilote de Belprahon a pris à nouveau la 5e place des championnats de Suisse d'acro au terme d'une compétition houleuse.**

Rendez-vous est fixé à la roulotte, chez les *Pilot's boys*. Pour une fois, Morane n'est pas en l'air. Il est sur trois pattes. Une jambe valide et deux béquilles pour le soutenir. Sa cheville gauche est « emballée » dans une attelle. Et alors quoi ? « Ben, j'ai

*essayé de faire un back flip lors d'une soirée et je me suis mal réceptionné. Je ne sais pas exactement de quoi je souffre, mais je vais gentiment mieux. »* C'est pour l'anecdote...

### Run & Fly petit parcours

Deux jours pour boucler la petite boucle de 80 km, Momo a surclassé la concurrence, même si sa présence sur le petit parcours a surpris : « Comme c'était une première pour moi, je pensais qu'il était préférable de ne pas viser le grand parcours. Ce qui me faisait peur, c'était la marche. » Bref, il a fait la course en tête : « Je me suis battu contre moi-même sans me soucier de mes adversaires. Je voulais tester mes limites dans cet exercice qui est très exigeant pour l'organisme. Le hike and fly, ce n'est pas mon domaine de prédilection, même si je fais un peu de cross en début de saison. Au début de course, je me suis calé sur Alex Barman, en décollant

*avec lui à La Caquerelle. »* Et puis, Momo a réussi un vol d'anthologie au déco sud de la loge de Soulce, pour atterrir au pied du Graiterie. « J'espérais passer au-dessus du Graiterie. » Puis c'est le coup de poker avec l'envol depuis Graiterie sud : « Je pense que j'étais le premier à tenter le coup. C'était très délicat avec la proximité d'une ligne électrique. » Il fait mieux qu'il ne l'imaginait lors de la première journée. Son objectif était d'atteindre Tavannes ; il ira jusqu'au déco de Corgémont. Le lendemain matin, c'est la longue montée direction Chasseral. Résultat, c'est vent du sud. Que faire dès lors ? « Je ne voulais pas décoller sud avec le risque de ne pas pouvoir revenir ensuite au nord. J'ai donc attendu et sur le coup de 10 h, le vent a tourné nord. J'ai décollé pour un long plané dans le vallon de Saint-Imier. » Ensuite, ce fut très long pour Momo : une interminable journée

de marche direction Montmelon pour l'ultime vol : « Alexandre Constantin m'a motivé sur les derniers kilomètres. Je n'en pouvais plus ! » Et l'année prochaine ? « Je ne sais pas encore, mais j'ai bien compris que si je m'alignais à nouveau, je serais presque obligé de faire le grand parcours. » C'est que pour l'instant, ses priorités sportives se situent ailleurs. Morane envisage de mettre sa carrière professionnelle entre parenthèses en 2014 pour se consacrer pleinement à sa passion de l'acro.

### Championnats de Suisse d'acro

Après son cinquième rang obtenu en 2012, Morane espérait mieux, même nettement mieux. Son objectif : clairement le podium. Mais cela ne s'est pas passé comme il l'entendait.

« C'est toujours très difficile une fois en l'air de voir si les figures sont bien exécutées. De plus, j'avais une voile que je n'avais plus volé depuis un moment. » Et puis, Momo connaît des soucis lors du dernier run. Explication du pilote de Belprahon : « En fait, les juges m'ont affiché un 9.7 et un carton jaune pour avoir effectué un tumbling à moins de 200 mètres du sol et on m'a dit que ce n'était pas autorisé. J'ai relu tout le règlement et cette disposition n'y figure pas. Pour moi, c'est une pure interprétation du

de la partie à Brienz, avec un 12e rang final. Il l'avoue sans détour, l'expérience a été difficile : « J'ai manqué la compétition l'année passée en raison d'une blessure à une cheville. Je n'ai recommencé de voler qu'en début d'année au Mexique, mais ce site ne se prête pas bien à la pratique de l'acro. De plus, ma préparation n'a pas été optimale, puisque je n'ai pu me libérer de mon boulot pour aller voler. Bon, de toute façon, je n'ai pas abordé la compétition pour la remporter, cela

30,478. 4. Adrian Hachen (Gin Gliders Rage), 29,078. 5. Morane Montavon (Ozone Trickster), 28,765 (9,200 / 11,067 / 8,498). – Puis : 12. Christophe Guillet (Ozone Trickster), 21,704 (7,307 / 9,758 / 4,640). – 24 classés.

### Coupe du monde d'acro à Krippenstein (Autriche)

Momo était de la partie avec un 15e rang sur 31 participants. « Au niveau de la place, je suis content de mes prestations. En revanche, j'espérais des meilleures notes. Je visais entre 9 et 10 et je n'ai obtenu que des notes entre 8 et 9. Mais il faut dire que le niveau était très élevé. » Un pilote a d'ailleurs battu la meilleure note de tous les temps (13,4 points) depuis le nouveau système de scoring. Il s'agit de l'Allemand Marvin Oggier. « J'ai réalisé que pour parvenir à ce niveau de la compétition, il ne faut faire que ça. C'est le seul moyen pour s'illustrer en Coupe du monde. J'ai l'impression d'avoir progressé depuis l'année passée, mais à mon avis la progression est trop lente par rapport aux meilleurs », analyse Morane.

Christophe Guillet a pour sa part fait l'impasse sur

l'épreuve individuelle pour ne

s'aligner qu'en acro synchro avec Momo. Un concours à oublier au plus vite pour les Prévôtois avec une dernière place sur une dizaine d'équipes.

### Sonchaux Acro Show

On terminera par l'exploit de Momo réussi au Sonchaux Acro Show. Il a battu le record du monde de la figure Esfera. Trois fois d'un côté et autant de l'autre et tout ceci largué depuis un hélicoptère. La vidéo est disponible sur internet. Et voici même le lien :

<https://www.youtube.com/watch?v=eSoVDsGtYY8>



Christophe : un moment de répit avant d'envoyer de nouvelles figures au Graitery, la montagne des cadors...

règlement. Au lieu d'un 9.7, j'aurais dû avoir un 10.7. Avec cette note, j'aurais terminé à la deuxième place du classement général. Après coup, on m'a encore annoncé lors de la remise des prix, alors que j'étais 4e, que j'avais encore finalement rétrogradé d'un rang. » Et du coup, beaucoup de déception pour le Prévôtois : « Je suis allé vers les juges et je leur ai fait part de mon point de vue. A ce moment-là, j'avais vraiment envie de tout arrêter avec les compétitions. C'est décevant. Il faut continuer, on n'a pas le choix. La compétition, c'est quand même la meilleure école pour progresser. »

Christophe Guillet nous rejoint à la table après avoir effectué un magistral Twister dans le ciel prévôtois de Graitery. Lui aussi était

aurait été utopique de ma part. Mais au final, avec une 12e place, c'est en-dessous de mes espérances. Je ne cherche pas d'excuses, mais je ne suis pas encore au top avec ma nouvelle voile (Ozone Trickster 17). »

A Brienz, Momo et Christophe ont également pris part à une manche du championnat du monde d'acro synchro. Bilan mitigé : 8e sur 10 équipes : « On a que très peu volé ensemble cette année », tonne Christophe Guillet. « On a le niveau, mais il nous manquait la complicité qu'on avait l'année passée. »

**Championnats de Suisse d'acro, classement final :** 1. Jérémy Péclard (Niviuk N-Gravity 3), 32,778. 2. Chrigel Maurer (Ozone Trickster), 30,583. 3. Lionel Hercod (Niviuk N-Gravity 3),



# Matou big moustache à cœur ouvert

L'interview  
vérité

Après Morane Montavon et Francis Petermann, c'est le Matou qui se retrouve sur le grill. Matou ? Mais oui Martial Geiser, le grand argentier du club qui imprime *La Plume* à ses heures perdues. Merci à lui pour tout ce travail de l'ombre. Grand passionné de delta (il s'y est mis en 1980), le Matou aime tout ce qui vole. Il y a quinze ans, il se lance un nouveau défi avec l'Edel : passer le brevet de parapente. Ce sera fait quelques mois plus tard.

Comme je suis à la bourre et que je n'ai pas eu le temps de programmer mon GPS pour trouver la Rue des Merles à Courtételle (il faut y aller, je sais... !!!), c'est le Merle en personne qui m'attend devant son nid douillet. Une clope à la main, faut quand même pas déconner... Direction la terrasse, soleil couchant. La température est bonne, franchement très agréable. Une belle soirée, comme on les aime. Le jardin du Matou est à l'image de sa moustache : bien entretenue, quoique toujours un peu plus blanche. Je le taquine et il me répond du tac au tac : « *Mais moi dans cinq ans, je suis à la retraite, monsieur !* »

Je la remets aussitôt dans ma culotte. Il a toujours l'humour pour rire, notre caissier du VLJ. Caissier ? Plus pour longtemps. Il cèdera les clés de la fortune (c'est le cas de le dire, puisque les finances du club sont très saines) lors de la prochaine assemblée, soit en janvier 2014. « *Je crois que j'ai assez donné pour le club. Je suis le plus ancien du comité. Allez, que les jeunes se bougent maintenant. Je ne veux pas me plaindre, puisqu'il y a trois candidats pour le poste.* »

Blanc ou rosé ? « *Euh plutôt blanc pour moi !* » On attaque le divin nectar, puis on passe au rosé. Plus je le regarde et plus le Matou me



Matthieu son fils et le Matou : les deux font la paire !!!

rappelle Charles Bronson. Mais ouais, le VLJ a aussi sa vedette. Santé ! Le ton est donné ; la soirée s'annonce bien, d'autant plus que ce soir, au menu, c'est grillades. Et probablement café goutte pour terminer.

Et si on parlait enfin de vol libre, mon cher ? Matou se lève soudainement et s'en va chercher quelques documents dans son bureau : des photos, son brevet de delta et même *La Plume* d'avril 2000, juste un peu moins épaisse que l'actuelle. Une autre époque, même si la passion était déjà bien présente.

Et puis le Matou se plonge dans ses souvenirs. 1977, il a 22 ans : « *Je suis parti en Afrique du Sud* (Il me montre son passeport sud-africain, mais pas sa bouille de l'époque). *Je cherchais alors à voyager. J'ai tenté ma chance à la marine. En vain. Je me suis alors approché de l'Office fédéral des métiers. On m'a répondu qu'ils cherchaient des mécaniciens électriciens à Johannesburg dans le cadre de la construction d'un hôpital. Je n'ai pas hésité et c'est comme ça que je me suis retrouvé là-bas. On m'a payé le billet d'avion et je suis parti avec seulement 500 francs en poche. C'était la grande*

*aventure pour moi ; je quittais le Jura pour aller presque de l'autre côté de la planète. J'y suis resté une année et c'est en Afrique du Sud que j'ai commencé le parachutisme. C'était plutôt de l'initiation ; cela décrochait automatiquement. Je n'ai pas fait de chute libre. J'avais entendu que mes deux frères, restés aux pays, venaient de commencer le delta. Ils me poussaient à les rejoindre.»*

*s'amuse-t-il en sirotant son troisième verre de rosé. Matou boucle alors la boucle et revient au pays, des souvenirs plein la tête et bien décidé à faire comme ses deux frères, du deltaplane. Martial réfléchit, pense, cherche dans ses lointains souvenirs : « Je crois que j'ai commencé le delta en 1980 avec une aile Manta. J'ai passé mon brevet en 1982 à Montmelon. A*

*avec énergie pour poser dans la cible. On faisait quand même une volte.»*

*Il rigole franchement, notre ami Matou. Bref, c'était du pur amateurisme. Et comme disent certains, il fallait en avoir de très grosses entre les jambes pour voler ainsi. « En plus, poursuit notre ami, on n'avait que très peu de connaissances de la météo et des vents. On y allait comme ça, à la*



**Championnats jurassiens de delta en 1983 à Montmelon : le Matou est au premier rang (4<sup>e</sup> depuis la gauche), celui qui fait les cornes. Assurément une autre époque !**

*Matou est retourné au bercail après une année. Pas pour longtemps, en fait. Martial a l'âme du globetrotter. Il a des fourmis dans les jambes. Et hop, il saute à nouveau dans l'avion, un long-courrier qui l'emmène en Argentine, puis en voilier en Uruguay, puis au Brésil : « J'ai vécu le Carnaval de Rio. Que de souvenirs. J'aimais bien faire la fête et j'adorais les Brésiliennes.»*

*Fini la fête, Matou rentre à nouveau en Suisse. Il travaille six mois pour gagner un maximum d'argent. Il a déjà d'autres projets en tête. Il veut traverser une nouvelle fois l'Atlantique. Pas à la rame, ni à la nage. Destination les Etats-Unis, Canada, Québec, Guatemala et enfin Belize : « C'est dans ces pays où l'on trouve les plus belles filles de la planète »,*

*cette époque, il n'y avait pas d'école dans la région. On apprenait à voler un peu partout. Dès l'instant où il y avait une petite pente, on y allait, même pour des petits sauts de puce. Tant qu'on pouvait voler, on était contents. D'ailleurs, je m'en souviens très bien, la première fois où j'ai volé avec une aile Manta, je ne savais pas tourner. Je me suis alors retrouvé au-dessus d'une ferme et j'ai eu un atterrissage, disons assez difficile. Le buisson s'en souvient peut-être encore maintenant.» Le brevet ? Il s'en souvient très bien : « On faisait un virage à droite, puis un autre à gauche, ensuite un 360 avant d'aller se poser dans la cible. Avec les voiles d'époque, c'était plus facile de se poser dans la cible puisque leur finesse était mauvaise. Il suffisait de bien se placer sur le terrain d'atterrissage et de piloter*

*bonne franquette, sans se poser trop de questions. Quand j'y repense, il fallait être complètement fou pour faire du delta à l'époque. D'ailleurs, les gens nous le disaient. Et ils avaient bien raison. Ces ailes d'époque n'étaient pas auto-stables, mais elles sont toujours utilisées pour de la pente école. J'en ai d'ailleurs toujours une dans mon garage.» Il n'y a pas que des bons souvenirs dans les propos du Matou. Il y a eu des accidents avec ces vieilles voiles, parfois mortels. Martial veut fermer cette triste parenthèse, tout en pensant à Pierre Liechti qui a trouvé la mort au Graiterie en delta.*

*Matou préfère évoquer les bons côtés, bref les belles histoires du delta, bref encore l'époque héroïque où le delta était encore très populaire. L'ère où les êtres*

humains ont découvert les folles sensations de se prendre pour un oiseau. Un vieux rêve qui venait de se réaliser pour tous ces pionniers de l'aile triangulaire. Matou arrête de parler, ses yeux en disent long. Je sens beaucoup d'émotion chez lui. Et puis, il saisit une grosse enveloppe blanche de laquelle il extrait de vieux clichés : « Tu vois, là, c'était le premier championnat jurassien de delta. C'était en 1983 à Montmelon. Je les reconnais tous : il y a l'Edel, le Chavanne, le Guerdat, le Lovis, le Buloni, le Cattin, bref on formait une sacrée équipe de copains. Pour nous, le delta, c'était quelque chose d'excitant ; il y avait tant de challenges à relever, tout était à faire dans la région. On volait un peu plus de deux minutes et on en parlait pendant deux nuits. On avait plein de choses à se dire ; chacun analysait le vol de l'autre et donnait moult conseils, parfois bons, parfois mauvais. Au milieu de la nuit, chacun savait mieux que l'autre. On parlait beaucoup entre nous parce qu'il fallait bien se donner du courage. » Bref, ils étaient tous saouls... !!!

Je sens beaucoup de modestie dans les propos du Matou. Il n'aime pas se vanter de ses

exploits, c'est sûr ! Aves les années, le matériel a évolué. Après la Manta, il s'est procuré une Eagle avec laquelle il a décollé pour la première fois à Graiteray. Quand ? Il ne le sait plus : « Ce que je sais, j'avais les chocottes. Je me demandais si je réussirais à passer les arbres. C'était extrêmement flippant, d'autant plus que ces voiles avaient une finesse d'environ 6. J'y suis allé et tout s'est bien passé. J'ai atterri à Perrefitte, c'est là qu'on se posait à l'époque. J'ai poussé un gros ouf de soulagement. »

J'arrive sur le terrain de la compétition. Le Matou éclate de rire... Je comprends que ma question semble déplacée. Se frotter aux autres pour être le meilleur ? Pas pour lui et il le dit très franchement : « Cela ne m'a jamais attiré. Pour moi, le delta, c'est uniquement du loisir avec les copains. Ma devise, c'est avoir un maximum de plaisir et aussi boire quelques verres avec les copains après le vol. »

Matériel rudimentaire, très loin de ce que les deltistes pilotent aujourd'hui (on a pu le lire dans l'excellent dossier de Nicolas Tatti, aux pages 18 à 20). En principe,

c'était un plouf : « Même quand c'était thermique, cela ne tenait pas. Cela se passait un peu mieux en vent dynamique, mais il fallait alors s'accrocher. A cette époque, on ne parlait pas encore de vols de distance. L'objectif était de tenir le plus longtemps sur le site. Quand tu tenais trois minutes, tu te la racontais pendant des semaines. C'était une autre époque. J'avais un peu l'impression qu'on se jetait dans le vide lorsqu'on décollait. »

Très rapidement, au fil des années, Courfayve est devenu la Mecque du delta dans le Jura : « Il y avait plus de monde dans le Club-Delta Courfayve que dans tout le Club-Delta Jura. L'ambiance était extraordinaire. On était une super équipe et on faisait de nombreuses sorties ensemble. Le delta était notre passion commune mais on participait aussi parfois à des tournois de football. » Et puis, tous les « Courfayve » se sont ralliés au Club-Delta Jura : « Le delta était à la mode ; tout le monde voulait en faire. On ne savait pas encore ce qu'était le parapente. » Matou me tend soudainement un document. Ce dernier répertorie les sites en 1980, et ceci très officiellement : Graiteray, Raimeux, Soulce,



Une aile, un moteur, un homme : c'était le bon vieux temps...

Jolimont, Boécourt, Montsevelier et Mervelier. Aujourd'hui, la liste est bien plus longue et les sites probablement mieux entretenus qu'à l'époque.

Quand il répond à mes questions, le Matou fouille dans ses documents. Ses yeux s'arrêtent parfois sur une feuille qu'il rapproche de ses mirettes pour mieux la lire. Il m'en donne une : « Tu vois, ça, c'est la liste des ailes avec les années où elles ont été utilisées. J'ai acheté une voile dite évolution ; c'était une Lightning, qui était fabriquée par le Valaisan Pierre Liechti. C'était une aile camion, trop lourde. Elle était immense, le double que les autres. On pensait que cela volerait mieux. Ce n'était pas tout à fait le cas, même si l'aile était plus rapide et malléable. » Mais il a encore bonne mémoire, ce sacré Matou !!!

Je vais essayer de tester sa mémoire... Je le questionne sur le nombre de vols effectués en delta. Il regarde à gauche, à droite, puis réfléchit longuement. « Pffff, alors ça, je n'en sais rien. Et je n'ai surtout pas envie de raconter des conneries ! » 1000 ? « Jamais de la vie !!! J'effectuais environ 35 vols par année, grand maximum. Comme je ne notais pas mes vols, je n'en sais rien, mais plusieurs centaines, ça oui ! » Matou préfère les anecdotes : « On volait toute l'année, été comme hiver, même à Graiteray. Il fallait tasser la neige pour décoller. Je me souviens avoir volé par moins 10 degrés. J'avais la moustache toute blanche. » Mais mon cher Matou, c'est bien connu, le froid conserve.

Et quelle belle moustache tu as aujourd'hui. Plus de 30 ans de vol libre, cela marque un homme. Non pas au fer rouge, mais plutôt de bons souvenirs. Il est comme ça, le Matou, peut-être nostalgique d'une époque révolue, une époque où la solidarité n'était pas un vain mot. Il a bourlingué ; il a vu d'autres horizons ; il s'est imprégné d'autres cultures, d'autres coutumes. Il est allé voir ailleurs et cela lui a probablement ouvert l'esprit. On

discute, on boit un bon coup, alors que la grillade se prépare. C'est son fils Matthieu qui est aux commandes pour surveiller la braise. Qu'il va être bon, ce repas ! On parle encore un peu de delta. Matou évoque quelques sorties : « A l'époque et comme il y avait un énorme engouement autour du delta, on se déplaçait souvent à l'étranger. On se rendait régulièrement en Autriche, en Italie, au Tessin et en France. Pour moi, mon meilleur coin, c'était quand même l'Italie, à Arcumeggia, à 30 kilomètres de Ponte-Tresa. C'était un site fabuleux. Il y avait un petit hôtel sur une bosse. On le louait et on le remplissait, sans compter tous ceux qui débarquaient en caravanes et en bus. On arrivait à trois heures du matin et on nous faisait encore à manger, des immenses plats. On se déplaçait en famille. D'ailleurs, mon fils Matthieu a appris à marcher là-bas, à Arcumeggia, c'était en 1988. Chaque fois qu'on avait trois jours de congé, on partait là-bas. »

Presque 30 ans après ses débuts : nouveau challenge. 2007 : le Matou veut s'essayer au parapente. Histoire de connaître d'autres sensations. Et quelles sensations !!! Certains pourraient dire que c'était une « schnaps idée ». Martial se justifie : « On s'est lancés un défi avec l'Edel. Se mettre au parapente ; on avait bien bu, mais on a tenu parole. On a commencé à voler avec le Fred. Pour ma part, c'était plutôt mal parti avec une rupture du tendon d'Achille. Après quatre mois de formation, je me suis inscrit à l'examen pratique. Le Fred me disait que je n'étais pas suffisamment prêt pour aller à l'examen. J'y suis quand même allé, c'était le 23 février 2008, à Vionnaz. »

Mais le 23 février 2008, c'est l'hiver, mon cher Matou... « Et alors ? Pas de souci. On décollait sud et il n'y avait plus de neige. C'était l'idéal. Il n'y avait pas de turbulences ; c'était tout calme. Bon, je reconnais que j'ai un peu triché sur ce coup-là. Je suis allé en reconnaissance quelques jours plus tôt et j'ai vu le responsable du site. Je lui ai refilé 200 francs et il m'a expliqué comment il fallait s'y prendre pour ne pas connaître de souci sur l'atterro. » Chut, promis, on

ne dira rien. Et de toute façon, il y a prescription...

Et il a passé son brevet du premier coup, le Matou ! Bravo. Tout le monde ne peut pas en dire autant. Il a le brevet (comme celui d'ULM, soit dit en passant...), mais son cœur bat toujours pour le delta. Il a volé une dernière fois en juillet 2012 : « J'ai posé dans de l'herbe haute. Et poum !!! Patatras !!! » Dans cette malheureuse aventure, son trapèze s'est brisé et la quille a été endommagée. Matou en commande une nouvelle. Il l'installe et la teste. « La voile tirait à gauche et je n'arrivais pas à la stabiliser. Maintenant, j'attends de trouver une aile qui me convienne pour voler à nouveau. »

L'entretien touche à sa fin, parce que les estomacs crient famine. Arrive Matthieu : « Dis, les gars, ça vole à Courfaivre. Ils sont environ dix, c'est l'équipe du Fred. » Matou lève la tête tout en regardant quelques photos. Il m'interpelle : « Tu vois, il y en a deux qui vont atterrir. » Eh ouais, pendant que certains s'envoient en l'air, d'autres travaillent pour *La Plume*. Et à part ça, il vole avec quoi, le Matou ? « J'ai une Sigma 8, de chez Advance. C'est une voile de cross (homologuée C), qui nécessite beaucoup de pilotage. » Aujourd'hui, ce qu'il aime, c'est le cross. « J'ai beaucoup à apprendre en cross. Je suis proche de la retraite, mais je suis paradoxalement un néophyte dans le vol de distance. Mon plus beau vol ? Graiteray, Chasseral, Mont-Soleil et retour à Graiteray. »

Les grillades sont prêtes. Notre conversation sur le vol libre s'arrête là. Camille débouche le rouge ; une bien belle soirée. Merci Matou.

**Daniel B. alias Tiger**

**1<sup>er</sup> invité de cette rubrique :** Morane Montavon. – **2<sup>e</sup> :** Francis Petermann.

**A qui le tour dans la prochaine Plume ?** D'ores et déjà merci de vos nombreuses propositions à [danielb@bluemail.ch](mailto:danielb@bluemail.ch)