

Léo Boegli réussit l'exploit : il tient son triangle d'or (FAI)



LA PLUME – EDITION AOÛT 2015

JOURNAL INTERNE Du Club Vol Libre Jura

C'est un exploit ! Et de taille ! La performance est signée Léo Boegli. C'était le 15 juillet dernier. Parti de la Montagne-de-Moutier, donc tout près de chez lui, le Prévôtois a réussi un triangle FAI de 153,86 km aux commandes de son Ozone Mantra 6. C'est même une première dans l'histoire du Club. Son vol a duré 6 h 49. Léo Boegli est l'invité de *La Plume*, un portrait qu'il mérite bien. Il l'avoue, pour réaliser un tel vol, il faut aussi avoir de la chance !

A lire en pages 32 à 34

Raimeux N + S : interdiction !

La nouvelle est tombée vendredi 24 juillet dernier : il est désormais interdit de décoller depuis le nord et le sud à Raimeux. Des abus ont été constatés qui ont porté préjudice au propriétaire des terrains. Notre président fait le point sur cette affaire très grave pour nous tous !

A lire en pages 35 et 36



Léo Boegli dans ses œuvres : chapeau l'artiste !



Salut les Spatzs!

Comme promis, les éditions de *La Plume* se suivent..., mais ne se ressemblent pas !

Cette saison est partie sur les chapeaux de roues !

La sortie annuelle du Club a continué sa mutation en se déroulant à nouveau dans les Vosges, même si le temps ne fut pas vraiment de la partie.

Il faut dire que l'on avait été particulièrement gâtés l'année dernière ! L'ambiance était quant à elle fidèle au poste !!! Durant ce weekend, tout le monde a finalement pu changer d'air, se changer les idées et se détendre à sa guise. De bons moments racontés plus loin par Lionel !

Par chez nous, le printemps a été généreux, avec une petite période maussade avant ce magnifique été. Cet été durant lequel la canicule n'avait plus été aussi importante depuis 2003. Année où notre ancien président Philippe s'est envolé pour toujours...

Mais cette année, les conditions sont au rendez-vous.

A vrai dire, c'est une saison tout simplement IN-CROY-ABLE en ce qui concerne les vols de distance de nos Spatzs !!!

Bon nombre d'entre eux (vous) ont franchement battu leur record personnel et/ou ceux de l'histoire du Club et des vols jurassiens ! Des allers-retours, du triangle vert et même du bleu (FAI) au menu de cette saison acharnée ! Et ce, chez les parapentistes comme chez les deltistes !

Un grand BRAVO en passant à la « Comet » (Pierro) qui a décroché le bronze à l'Open de Saint-André, en France voisine.

La relève est bien là. Cette saison, on a vu la « nouvelle génération » progresser à grands pas, ou plutôt à grands battements d'ailes ! Certains se sont rapprochés, voire même ont dépassé la barre des 100 km... !

Tout ça fort heureusement sans incident majeur. Il y a bien eu un « arbrissage » ou l'autre, mais rien de très méchant au bout du compte.

Pour ceux qui le souhaitaient, la Jura'ltitude XC a permis à certains de se dégourdir les jambes entre deux vols.

Le nouveau comité ayant décidé de partir « de rien », la tâche fut d'autant plus grande. Malgré la petite participation en comparaison de la dernière édition de la Run and Fly, ce qui a impliqué un seul parcours au lieu de deux initialement prévus, les pilotes s'en sont donnés à cœur joie. Du simple pilote « du dimanche » au « mouillé de chaud », chacun s'est fait plaisir à sa façon. Pour cette Jura'ltitude XC 2015, bien qu'il était relativement difficile de savoir qui faisait quoi et où, une application était même disponible pour suivre les athlètes tout au long de la course ! Ça sera le top une fois au point ! En espérant que l'édition 2016, qui devrait avoir lieu selon les organisateurs, se déroule à des dates plus « pratiques », et que Dame météo soit de leur côté cette fois, nous nous réjouissons de suivre et, pourquoi pas, participer à cette prochaine compétition locale ! Bravo et courage au comité !

Suite en page 2

Au niveau des sites de vol, pas mal de choses ont eu lieu ou sont actuellement en cours.

Quelques pannes (encore...) sur les nouvelles balises. Mais nos merveilleux et motivés bénévoles que sont Bêat, Pierre et les autres ont réparé dès que possible. Merci à eux ! Quelques petites lacunes techniques devraient finalement disparaître. La future balise du « Mont » de Courfaivre est en bonne voie. Encore quelques paperasses et nos Spatzs pourront installer cette fameuse balise.

Début juillet a eu lieu comme tous les deux ans depuis 2003, la fameuse X-Alps ! Cette édition fut incroyablement captivante ! Du suspense jusqu'au bout. Bien que Crigou l'ait emporté pour la 4^{ème} fois (!), la bataille a été particulièrement rude. Et ce à tous les échelons du classement. Personnellement, j'ai arraché une bonne partie de mon poil soyeux en suivant la lutte acharnée entre les quatre athlètes se battant pour la 3^{ème} marche du podium !!! De la folie jusqu'au bout ! A noter que Peter von Bergen, malgré les deux jours qu'il était malade, a réussi à boucler les 1100 km reliant Salzbourg à Monaco ! Chapeau ! C'est à peu près tout pour cette (grande) 1^{ère} partie de saison. Nous pensons déjà à la journée de clôture. Celle-ci, complètement revue et corrigée, se déroulera le samedi 24 octobre. Quelques mots (à lire en page 25) sur ces activités, lieu, ripaille et inscription.

En attendant, voici encore, quelques lignes...

Il y a déjà une petite dizaine d'années, j'allais pour faire un petit vol de site à Boécourt, avec notre Fredo.

« Dis Alex, ça t'embêterais de prendre la radio juste pour l'atterro, stp ? » Fred savait déjà bien déléguer...;-)

C'est avec plaisir que je lui rendais ce petit service. Je prépare mon aile et mon matos sur le déco, attend le bon petit vent et décolle pour un « plouf » direction Boécourt. Une fois posé, je remballe mon matériel et informe Fred des conditions. Son élève décolle aussitôt. Quelques minutes et je l'aperçois sortir de la forêt de l'Orons. Fred lui donne encore quelques directives à la radio et c'est à moi de prendre le relais...

« - Si tu m'entends, bouge un coup les jambes...

- Extra nickel ! Tu peux venir gentiment sur l'atterro...

- Tourne un peu à droite, un peu plus, très bien.

- Garde le cap et sur la ferme, tu viens vers moi.

- Un peu de frein, doucement, encore un peu et...top ! Arrondi !

- Génial parfait ! »

L'élève prend son aile en boule et viens vers moi.

« Alors c'était bien ?...

Mais tu pleures... »

Et l'élève de répondre :

« Pfffou... Magique ! C'est fantastique, merci !!! »

Très émue, la larme à l'œil et la voix tremblante, Marie venait de faire son premier grand vol.

Cette émotion, j'y repense régulièrement...

Merci Marie, et j'espère que, même si je ne te vois plus beaucoup voler, tu as su garder cette émotion et cette joie de voler qui m'a marqué ce jour-là.

Voilà à quoi devrait ressembler chacun de nos vols...

Bonne fin de saison à vous, bonnes vacances pour ceux qui en ont encore et surtout excellents vols !

Alexandre Constantin,
président du Club Vol Libre Jura

Remerciements à...

A notre président **Alexandre Constantin**, pour la rédaction de l'éditorial de cette nouvelle *Plume*. Comme d'habitude, ses propos sont bien pensés et résument bien ce printemps 2015 juste incroyable pour les nombreux adeptes de cross.

A notre éminent caissier **Lionel Socchi**, qui outre le fait de tenir la comptabilité du Club de main de maître, manie la plume avec

talent. Il nous offre le récit de la sortie du VLJ dans les Vosges. Merci à lui ! **Pages 3 et 4.**

A **Vincent Aubry, dit Le Vinch**, président de la Jura'ltitude XC, qui dresse le bilan de la première édition tout en lucidité, course qui s'est tenue du 20 au 23 juin. **Pages 5 et 6.**

A **La Plume**, qui a recueilli les impressions du grand vainqueur de la Jura'ltitude XC, en l'occurrence le Soleurois Fabian Umbricht. **Pages 7 et 8.**

A **La Plume**, qui vous offre en primeur les déclarations de Christian Voiblet et Bêat Howald après ces Mondiaux, impressions recueillies lors d'une conférence de presse à Moutier. **Pages 8 à 10.**

A **Luca Gigandet**, 3^e de la Jura'ltitude et pour qui c'était une première dans le domaine *du Hike and Fly*. Il nous parle de son aventure entre monts et vallées. Bilan positif pour lui puisqu'il est monté sur le podium à la surprise générale, ou presque... **Pages 11 à 13.**

A **La Plume** (toujours elle... !!!) qui s'est glissée dans les coulisses de la réception officielle de Christian Voiblet à Courfaivre en l'honneur de sa médaille de bronze lors des derniers championnats du monde de delta. Et pour l'occasion, il est venu avec sa médaille ! **Pages 12 et 13.**

A **La Plume** et surtout à **Jan Laïs**. Ce dernier, qui figure parmi les meilleurs pilotes de cross de la région, a donné une conférence à Saint-Ursanne sur toutes les astuces pour réussir un bon vol de distance. **Pages 14 à 16.**

A **Jan Laïs**, qui a « courbé » la Fête des mères pour s'envoyer en l'air lors de cette journée « canon ». Et ce ne fut pas n'importe quel vol. Juste 175 kilomètres ! **Page 17 et 18.**

A bien des membres du Club (d'ailleurs tous cités dans les pages concernées) pour avoir alimenté la nouvelle rubrique de *La Plume* : « Par ici les petits potins ». C'est l'innovation de cette édition. **Pages 19 à 24.**

A **Matthieu Geiser**, qui nous parle de son expérience difficile à la *Hike and Fly Jura*, où les conditions ont été très difficiles. **Pages 25 et 26.**

A notre président **Alexandre Constantin** qui nous explique que l'on peut très bien voler sans vario. Preuve d'un superbe vol réalisé sans assistance électronique. **Pages 27 à 29.**

A **François Boillat** qui nous offre un avis éclairé sur les ailes mono surface. **Pages 30 et 31.**

A **La Plume** (encore !!!) pour son interview de Léo Boegli. **Pages 32 à 34.**

A **Alexandre Constantin** qui pousse son coup de gueule par rapport à la fermeture du site de Raimeux (Nord et Sud) **Pages 35 et 36.**

A **François Boillat**, qui a une nouvelle fois mis la touche finale à la mise en page de cette nouvelle édition de *La Plume*. Merci à lui pour ses nombreuses heures passées derrière son ordinateur.

Quelques dates à retenir !

Samedi 24 octobre 2015 : sortie du Club (tous les détails en page 25).

Du jeudi 23 juin au dimanche 26 juin 2016 : 2^e édition de la Jura'ltitude XC (inscriptions déjà ouvertes sur le site : www.juraltitude.ch).

Samedi 27 et dimanche 28 août 2016 : Graitricks.



Le site du Markstein offre de bonnes conditions de vol. Mais comme toujours, c'est la météo qui est déterminante. Cette année, elle n'a pas été favorable, même si quelques vols ont pu être réalisés. (photo Simon Brancucci)

**Les échos
des Vosges**

3

Une météo franchement capricieuse, mais au moins une bonne ambiance !

La maxime est connue : on ne change pas une formule qui gagne. Après le succès de la sortie 2014 effectuée pour le 40^{ème} dans les Vosges, le club a décidé de remettre le couvert pour 2015 durant le week-end de Pentecôte, avec plus ou moins de réussite !

C'est en effet dans une ambiance assez fraîche et venteuse qu'une bonne vingtaine de membres du club, accompagnés pour la plupart de leur conjoint-e et famille, ont fait le déplacement cette année.

Arrivée en fin de matinée pour les premiers, force est de constater que les prévisions météo avaient vu juste : vents forts annoncés pour tout le samedi ! Cela permet de prendre son temps pour s'installer confortablement, faire la connaissance avec ses voisins et profiter de la piscine du camping ! Tiens, mais où est-elle passée cette piscine ?

Un bel investissement !

Les propriétaires du camping des Bouleaux à Ranspach, conscients que leur région n'est pas l'une des plus chaudes de France, ont décidé d'investir : la piscine est passée d'extérieure à couverte et



La fondue, même improvisée, crée toujours la bonne humeur. Ce ne sont pas Damien Charmillot et Nicole Siekmann (au premier plan, à droite) qui prétendent le contraire... (photo Lionel Socchi)

un espace wellness est en cours de finalisation! La grande classe! Pour ceux qui avaient oublié (volontairement) leur maillot de bain, ils passent directement aux choses sérieuses et l'apéro commence assez vite! Les arrivées des clubistes s'étant échelonnées toute la journée, on profite du pot offert par le Club à 18h00 pour saluer les derniers arrivés! L'ambiance monte d'un cran et tout le monde se réjouit des prévisions annonçant des vents faiblissants pour le lendemain. Ça devrait le faire! On part ensuite dans deux lieux différents pour prendre le repas du soir: les personnes avec enfants restent au restaurant du camping (ça permet de coucher les plus petits en ayant le temps de finir son café agrémenté de marc de gewürtz) et les autres dans un resto tout proche, faute de place suffisante dans celui du camping!

Toute cette joyeuse équipe se retrouve ensuite pour la dernière tisane avant de se coucher, en n'oubliant pas bien sûr de réveiller son sympathique voisin d'en face (n'est-ce pas Nini, Vinch, Simon et Damien?)!

Espoir quand tu nous tiens...

Le lendemain, le soleil est là mais le vent semble toujours assez fort. Ça devrait tomber dans le courant de la journée, on décide donc de monter au Drumont, site orienté nord-est. Arrivés sur place à 11h00 avec la première navette, on attend le décollage des locaux avant de se mettre en l'air, le vent étant toujours fort par rafales. Une fois en l'air, faut se rendre à l'évidence, les conditions excellentes que nous avons rencontrées il y a une année ici même ne sont cette fois pas au rendez-vous. Agréable vol tout de même qui nous permet de nous balader dans la vallée d'Urbès où se trouve l'atterro.

Après un casse-croûte pris à côté de l'atterro, certains sont motivés pour tenter un deuxième vol, qui,



Cela ne vole pas beaucoup, alors faut bien s'occuper, semble dire Vincent Aubry.... (photo Simon Brancucci)

apparemment pourrait être meilleur, le vent s'étant stabilisé et les premiers vols thermo dynamiques semblant possibles. On remonte donc avec une équipe et là, c'est nickel pile dedans. On tient à la crête et même plus haut. Après plusieurs dizaines de minutes à slalomer entre les voiles, je pars, en compagnie de quelques autres en direction d'un biplace qui enroule sur la crête qui mène à la vallée de la Thur, où se trouve notre camping. Malheureusement, contré par le vent de vallée, je rebrousse chemin et me pose à Oderen, atterro officiel du site du Treh (Markstein).

Sacrée fondue géante !

Après cette bonne journée, Cécile et Alain se proposent d'organiser une fondue géante. Ni une ni deux, on se retrouve autour d'une table à touiller (dans le sens des aiguilles d'une montre). Ce n'est pas sans rappeler les tablées mémorables lors des sorties à Annecy!

Le lendemain, jour du départ prévu pour la plupart d'entre nous, faut se rendre à l'évidence :

ça souffle toujours pas mal et en plus des orages sont annoncés dès la mi-journée. Une équipe décide tout de même de monter au Markstein, le vent étant de tendance nord-ouest. Arrivé en haut, c'est bien fort et travers et même quelques mini-voiles ont du mal d'avancer. On se rabat sur le tobroule (pardon « luge d'été » comme ils disent ici) du Markstein avant de plier bagage et de rentrer.

Objectif : y retourner !

Même si les conditions étaient moins canon que l'année dernière, cette sortie à deux pas de chez nous a d'énormes qualités: sites de vol avec de bons potentiels et pas trop encombrés, excellente ambiance, camping s'améliorant d'année en année, ripaille excellente (faut tout de même avoir l'estomac solide vu les portions alsaciennes) et infrastructures touristiques à proximité (lac, pistes cyclables, balades au Markstein), on n'a qu'une seule envie en arrivant à la maison, y retourner!

Lionel Socchi

Jura'ltitude XC, une première édition très réussie !

Une nouvelle formule



Le départ de la première édition de la Jura'ltitude vient d'être donné : c'est parti pour quatre jours de course.

On en a parlé et re-parlé, discuté et re-discuté dans les mois de préparation avant cette compétition jurassienne de marche et vol, et la voilà pourtant déjà derrière nous puisque celle-ci s'est déroulée du 20 au 23 juin 2015 ! Le temps passe vite mais il a été vraiment bien utilisé. Voici en avant-première le bilan de la première édition de la Jura'ltitude XC car le débriefing officiel par son comité d'organisation n'a pas encore eu lieu à l'écriture de ces lignes.

La reprise après la Run & Fly Jura a été mise en œuvre par un tout nouveau comité composé de sept parapentistes du Jura et du Jura bernois, ainsi que de plusieurs bénévoles motivés. Une course organisée par des régionaux et dont les pilotes régionaux (9 sur les 11 participants) ont pleinement profité. Pas d'inscription de pilote étranger cette année, peut-être parce que les dates ont été communiquées tardivement et que d'autres compétitions importantes ont lieu cette année, dont la fameuse X-Alps.

Sur un seul parcours !

Prévue initialement avec deux parcours différents, la compétition n'a finalement eu lieu que sur un seul parcours sur décision du comité au vu du nombre de participants

inscrits sur le parcours Challenge de type obligatoire. Une décision toutefois discutée avec les pilotes concernés pour leur plaisir et celui des spectateurs. Des participants de dernière minute ont même pu être convaincus sur un simple coup de fil. Le parcours Alternative sous forme de course d'orientation a ainsi pu être mis à l'épreuve dès la première année. Contrairement à l'avis défavorable de certains avant le départ, la formule s'est en fait avérée magique, surtout avec les conditions météo venteuses qui ont accompagné les pilotes. La stratégie et la tactique

en ont fait transpirer plus d'un et chacun y allait de son calcul savant. Des concurrents se sont suivis et soutenus, séparés mais souvent retrouvés sur leurs chemins !

Les pilotes ont su rentabiliser au mieux le temps imparti pour atteindre un maximum de balises à leur portée sur les 20 réparties entre Saint-Ursanne, la Schwängimatt et le Chasseral. Le sportif d'élite Fabian Umbricht a même réussi l'exploit d'aller chercher 294 points sur les 300 possibles (19 des 20 balises) en seulement trois jours et ce, malgré les maigres possibilités de vol.



Voler, un privilège rare cette année...

Surprise totale du côté du comité ! Il était talonné de près par le rapide Daniel Bachmann (également membre du comité d'organisation) et l'outsider Luca Gigandet, nouveau dans la discipline mais qui a prouvé son énorme potentiel. Un bravo spécial est adressé à Xavier Frossard (organisateur de la Run & Fly Jura) pour sa 7^e place mais comme premier concurrent sans assistance. Les compétiteurs les mieux préparés et les plus endurants à la marche ont vu leurs efforts récompensés. Endurance aussi du côté du comité car les nuits ont été courtes et un campement de fortune digne de celui des pilotes a même été installé un soir... dans le bureau de course !

Sur les onze parapentistes, neuf ont réussi à rejoindre le goal (terrain de football de Saint-Ursanne) par leur propre parcours au 3^e ou 4^e jour de course, dont un dans la dernière demi-heure sur les 52 heures maximum ; bravo pour ta ponctualité légendaire Roman ! Deux ont choisi d'interrompre prématurément leur parcours sans revenir au goal, l'un principalement parce que son assistant lui avait fait faux bond juste avant le départ et l'autre après un nichage au déco de Raimeux dont il s'est fort heureusement bien tiré. Le comité espère que l'expérience de la course leur aura tout de même plu et qu'ils s'inscriront l'année prochaine. Une manifestation réussie, notamment grâce à l'appui intéressé et bien présent des médias régionaux qui ont parfaitement relayé toutes

les informations utiles aux adeptes comme aux gens découvrant notre magnifique discipline. La presse, la radio et même le plateau du canal sportif de Canal Alpha sur lequel j'ai eu le plaisir d'être invité et de vivre une expérience nouvelle, mais plutôt stressante ! Les journalistes ont donné de leur personne pour aller récupérer des images parfois in extremis afin d'agrémenter leur reportage. Sans oublier La Plume, journal du Club de vol libre Jura qui n'en a pas perdu une miette. Je tire mon chapeau à Cathy, la brillante responsable de presse pendant la course pour son boulot plus que professionnel et vivement remarqué. Chacun y a mis du sien au comité selon ses compétences : du contact avec nos partenaires, la gestion des finances et le démarchage des sponsors, la préparation des locaux et podiums, le suivi des participants, le site Internet et même jusqu'à une application Android « Jura'ltitude XC » inédite ! Quoi de mieux qu'un passionné comme Julien pour nous fournir un code source de son cru, avec classement, partage de photos et Live Tracking intégré. Seule ombre au tableau, car les pommes ne sont toujours pas à son goût : pas d'application pour Iphone pour cette année. On ne peut pas toujours contenter tout le monde...

Tellement investis, les membres du comité commençaient déjà à discuter des points qui pouvaient être améliorés pour une édition future avant même la remise des prix à nos

valeureux participants ! Des balises « Joker » ? Un seul parcours ? Une classe élite ? Des SMS de confirmation au passage des balises ? Quand on aime la marche et le vol, on ne compte pas ses idées ! Mais chaque chose en son temps, le bouclage de cette merveilleuse édition doit d'abord être établi avant de remettre le concept sur la table de travail. On tentera de garder le meilleur et d'améliorer ce qui peut encore l'être, parole de parapentiste ! Je profite de cette occasion pour dire un énorme MERCI à toute mon équipe motivée qui a parfois oeuvré dans l'ombre mais dont le travail assidu a clairement payé ! Il y a encore de l'espoir pour la vie associative dans la région avec des bosseurs de cette trempe. Ils ont accepté de passer des soirées à organiser cet événement (et aussi à déconner...) plutôt que d'aller voler : Julien, Richard, Matthieu, Simon, Daniel et Xavier. Nos partenaires régionaux composés de commerces locaux et d'entreprises à l'esprit ouvert ont répondu présent et nous ont permis d'offrir de belles récompenses aux pilotes pour un montant total de 5'000.- environ.

L'engouement pour une édition 2016 est déjà bien présent car deux pré-inscriptions nous sont déjà parvenues le soir de la remise des prix et les promesses d'inscriptions ne manquent pas. Ne perdez pas de temps, car les places sont limitées ! Rendez-vous probablement du jeudi 23 au dimanche 26 juin 2016 (dates à confirmer bientôt sur notre site), chauffez vos mollets et cirez vos suspentes, la Jura'ltitude XC revient !

**Au nom du comité
d'organisation,
Vincent Aubry**

Classement final : 1. Fabian Umbricht, 294 points. 2. Daniel Bachmann, 277. 3. Luca Gigandet, 272. 4. Matthieu Geiser, 251. 5. Tom Haldimann, 203 ; 6. Roman Kowalczyk, 173 ; 7. Xavier Frossard, 152. 8. Damien Rossé, 148. 9. Jean-Claude Steullet, 137. 10. Fabien Jeambrun, 65. 11. Rolf Gisiger, 50.



Un podium qui a fière allure !

Fabian à une petite balise du Grand Chelem !

Parole au grand vainqueur

Vainqueur de la première édition de la Jura'ltitude, Fabian Umbricht a tout simplement survolé l'épreuve, tel un extraterrestre, grâce à ses mollets d'acier aguerris aux efforts difficiles. Et aussi grâce à quatre vols dynamiques. En résumé, le Soleurois de 26 ans (il a donc tout l'avenir devant lui !) a réalisé la course parfaite. Dix-neuf balises sur vingt, le sympathique pilote a presque réussi le Grand Chelem en bouclant son pensum en trois jours seulement. Loin, très loin même devant ses rivaux, ou présumés tels.

Fabian, tout le monde l'a reconnu, tu étais bel et bien le plus fort. Seulement voilà, comme les autres participants, tu n'as pas beaucoup volé... Dommage !

En effet ! J'ai quand même réussi à réaliser quatre vols. Le premier à Raimeux dans des conditions difficiles. Le déco était un peu dans le rouleau et c'était assez fort, même s'il a un peu plus pendant le vol. J'ai transité jusqu'à Mervelier où je me suis posé sur le décollage. Sur le coup, j'étais un peu frustré puisqu'un copain, qui avait décollé dix minutes après moi depuis le même endroit, a réussi à aller jusqu'à La Scheulte. Donc bien plus loin que moi ! Quand je suis arrivé à pied à la Hohe Winde, je me suis dit que cela pouvait le faire. Le vent était très fort et ça montait partout. Je suis allé jusqu'à la Tannmatt. Dommage, mais j'étais trop bas et je n'ai pas pu pousser jusqu'à Matzendorf. Et le dimanche, j'ai pu décoller



Fabian à Champoz à l'assaut de la Tour de Moron.

depuis Maljonc. C'était presque inespéré puisque la journée avait bien mal commencé sous la pluie. Et puis, toujours dimanche, j'ai tenté le coup de poker depuis Loveresse. Je le dis franchement, c'est un déco très difficile. J'ai eu plusieurs hésitations. C'était calme et j'ai pu me poser à Reconvilier.

Et ensuite, il a fallu tout marcher...

Exact, mais je le savais, comme les autres participants.

Oui, mais toi, tu as un physique de fou !

Je fais beaucoup de randonnées en montagne l'été et l'hiver, je participe à des courses de ski alpinisme, par exemple la Patrouille des Glaciers. L'été, j'aime bien faire du Hike and Fly dans la région. Je pratique aussi la grimpe et l'alpinisme. Je ne m'entraîne pas spécifiquement, sauf s'il s'agit d'une course importante comme la Patrouille des Glaciers. Mais pour la Jura'ltitude, je n'ai rien fait de spécial au niveau de la préparation physique.

Quatre vols seulement, n'est-ce pas un poil frustrant, puisque l'objectif principal est de voler un maximum ?

Bien sûr que c'est frustrant, mais je me dis que c'est déjà mieux que rien. Quand tu prends le départ

d'une telle course, tu acceptes forcément de devoir marcher. C'est le concept ! Même s'il n'y avait pas de conditions thermiques, j'ai pu profiter du vent dynamique. Après, je ne sais si c'est plus facile avec de bonnes conditions de vol sur ce genre de parcours. Je m'explique : si cela vole bien sur la première chaîne, tu peux aller plus ou moins rapidement jusqu'à Chasseral, mais en revanche tu n'as pas fait les balises sur la deuxième chaîne. Donc, l'un dans l'autre, ce n'est pas si grave si les conditions de vol ne sont pas excellentes.

Quel est ton avis par rapport à la formule de course d'orientation ?

Je trouve la formule assez sympathique. C'est nettement plus stratégique et tactique. Il faut savoir bien analyser les conditions météo et ne pas avoir peur de prendre quelques risques tactiques. En revanche, pour suivre la course, c'est plus difficile puisque tout le monde peut aller où bon lui semble. Comme quelques pilotes ont opté pour Chasseral le premier jour, tu ne sais jamais si cette stratégie sera payante ou pas par rapport aux autres pilotes qui ont choisi d'aller en premier en direction de la Schwängimatt. On perd comme ça un peu l'esprit de compétition

sportive et ça, c'est un peu dommage.

Tu as bouclé ton parcours en trois jours. Tu as presque réalisé le parcours parfait en réalisant 19 balises sur 20. Tu n'avais pas ou plus envie d'aller chercher la dernière balise à la Pierreberg ?

Franchement, je n'avais plus envie. Je ne suis qu'un être humain et pas une machine. Cela me faisait 35 kilomètres (en distance de vol) de plus, mais j'avais envie de finir en trois jours. Et je savais très bien que je ne pouvais plus être rejoint par mes adversaires. J'avais surtout

Oui, très volontiers, c'est mon amie. Elle est aussi parapentiste et a participé comme pilote à la Hike and Fly Jura cette année. Pendant la Jura'ltitude, je me suis rendu compte que les suiveurs font un sacré travail ; c'est une énorme responsabilité. Elle s'implique naturellement dans le choix des itinéraires. C'est important qu'elle puisse me donner des informations sur l'évolution de la météo. C'est difficile pour moi de faire ça en marchant, même si au final c'est toujours moi qui décide des différentes options en fonction de mes possibilités physiques du moment ! Stéphanie a été très importante aussi pour le

Bien sûr et c'est une belle aventure. Je n'avais pas de doutes quant à ma condition physique. Il y a eu quelques moments difficiles, notamment le deuxième jour quand j'ai marché sous une pluie battante entre la Schwängimatt et le Weissenstein. C'était la phase la plus dure. J'étais complètement mouillé et mon amie est arrivée en retard. J'ai donc dû attendre trente minutes dans les couloirs de l'hôtel. Et puis le lundi matin, j'ai dû me motiver un peu plus que les jours précédents. Quand tu sais que tu vas marcher toute la journée, ce n'est pas facile.

Est-ce que l'on verra un jour Fabian Umbricht au départ de



Fabian au décollage de Raimeux. (photo Simon Brancucci)

envie de passer la nuit de lundi à mardi dans mon lit.

Es-tu venu en repérage ?

Non, pas spécialement. C'est une région que je connais assez bien. Je vole régulièrement au Weissenstein, à Maljonc et à Montoz.

Viendras-tu défendre ton titre l'année prochaine ?

En principe oui ! J'aime beaucoup le Jura, c'est une région fantastique et les Jurassiens sont très sympas. Donc, il y a de fortes chances que je sois au départ.

Un mot sur ton assistante Stéphanie ?

ravitaillement et le support mental.

Comment as-tu récupéré ?

Etonnamment très bien ! J'étais davantage fatigué l'année passée, mais il est vrai que la course avait été plus rapide et seulement sur deux jours. Cette année et vu le concept, il était impératif de répartir différemment les efforts puisque je savais que je partais pour trois jours de course au minimum.

Comme quoi, le bilan est positif à tous points de vue ?

la X-Alps ?

(Il rigole...) Ce serait le rêve ultime. C'est comme un footballeur qui rêve de participer une fois dans sa carrière à une Coupe du monde. Mais je sais très bien qu'il me manque encore beaucoup de choses. Il me manque l'expérience en vol. Je veux être franc, quand on voit le niveau de la X-Alps, la probabilité d'y participer une fois est très faible. Et enfin, si on voit les conditions dans lesquelles ils ont volé cette année, on se demande à deux fois si l'on veut vraiment faire ça... (lpe)

Une aventure hors du commun pour Luca Gigandet!

Les échos
de la Jura'ltitude

Luca Gigandet est un jeune breveté dans le Jura, mais par contre un solide marcheur qui sait repousser ses limites physiques. En raison des mauvaises conditions de vol, il avait donc tout ce qu'il fallait pour réaliser une bonne course. Il s'est lancé un défi de faire au mieux. Objectif avec une étonnante troisième place pour une première expérience de Hike & Fly. Voici son récit.

J-14 : dans deux semaines, c'est le départ de la course. J'en ai rêvé cette nuit. Ce n'est pas la première fois. Sans doute, le stress m'y fait penser. Mais j'essaie d'être rationnel. Le stress ne sert à rien et ce n'est pas la première fois que je m'attaque à une compétition longue durée, encore moins à de la randonnée sur les crêtes de notre pays. La composante vol, par contre... ça c'est nouveau. Est-ce que je peux décoller depuis là? Comment sont les conditions pour que ce site soit volable? Et où vais-je atterrir? Ce genre de questions me taraude. «*Tu te démerdes*», dirait l'autre! C'est vrai, au fond, on verra bien en temps voulu. J'enlève ces petits soucis de ma tête en entraînant ma condition physique au mieux.

Durant la semaine qui suit, j'organise mes itinéraires possibles. J'étudie les balises, les cartes topographiques et note soigneusement les infos de chaque site de décollage potentiel. Partir direction le nord-ouest est mon option première. Et si le vent n'était pas de la partie? Ou trop fort? Quel chemin privilégier en cas de marche de longue durée?



Premier jour de course entre la loge de Soulce et la Montagne-de-Moutier: la bonne humeur est au rendez-vous entre Daniel et Luca!

Pour la course, j'ai opté pour avoir un assistant. Mieux même, j'en ai quatre! Mon amie Luce, mon père, mon collègue François et son père Patrick. Ce dernier m'assistera pour le côté vol et stratégie. Il a de l'expérience et connaît davantage de sites de vols que moi. Je compte sur son expérience pour me soutenir. Pour ce qui concerne la subsistance et mes affaires de camping, les trois autres m'aideront selon leurs disponibilités. J'ai décidé d'opter pour le camping sauvage. J'ai l'habitude de ce genre d'activité.

J-7 : dans une semaine, c'est la course. J'ai décidé d'entraîner la marche «longue durée». Deux randonnées de Porrentruy à Courroux durant la semaine pour se mettre en jambes. Une première en montant aux Rangiers et en longeant la crête jusqu'à la Haute-Borne, la deuxième en passant par Saint-Ursanne. Cela me permet de tester mon matériel et surtout de remarquer que les chemins pédestres sont bien entretenus... mais me font faire des détours. Durant la course, il faudra

trouver les chemins les plus directs.

J'ai aussi étudié la carte du parcours, histoire d'élaborer une stratégie efficace mais cela n'est pas évident. Patrick me donne son avis. Nous déciderons avant le départ de la course. Mon intention générale est de partir au nord-ouest direction la Schwängimatt. Pour la suite, on verra...

Côté météo, les prévisions ne sont pas les meilleures. Vent de nord, nord-ouest annoncé pour la quasi-totalité de la course et des averses en fin de journée. Et si c'était vols le matin et marche l'après-midi?

Premier jour

Arrivée à Saint-Ursanne à 07h30, la tension est palpable. Je crois que je n'ai rien oublié. On figole l'inscription, on signe une décharge et on partage le café avec les participants qui arrivent les uns après les autres. Histoire de se rassurer, je m'informe sur les stratégies globales de mes adversaires. Presque tous pensent rallier la Schwängimatt en premier.

Patrick arrive et nous explorons la carte ensemble pour la première fois. C'est le dernier moment. La météo annoncée ne nous permet pas de faire de vol dans la matinée. Nous optons pour la marche et prendrons une décision en milieu de journée.

Comme beaucoup d'entre nous avons décidé de marcher en direction de La Caquerelle, le départ se fait en groupe. C'est rassurant de débiter ensemble. J'entame le début de ma course assez sereinement en compagnie de Daniel Bachmann et Fabien Jeambrun. Daniel a beaucoup étudié les itinéraires possibles et Fabien connaît bien la région. Le rythme de marche est bon, voire soutenu. Il faudra le tenir sur le long terme. La première montée nous fait déjà bien transpirer et arrivée à La Caquerelle, un écart s'est déjà creusé. Fabian Umbricht n'hésite pas à courir dans les descentes. Il est suivi de près par Matthieu Geiser. Je n'ai pas l'intention de me flinguer les articulations, donc j'y vais à mon rythme. Derrière, il y a du monde. Je me dis qu'en restant avec Daniel et Fabien, je vais bien avancer. Vers 11h, nous amorçons la montée vers notre deuxième balise, la loge de Soulce. Fabien étant de Courfaivre, il nous montre les sentiers directs. Cela ressemble à une expédition mais on gagne un peu de temps.

Durant l'ascension, François Boillat et quelques élèves nous accompagnent. Cela fait plaisir car j'imagine que le reste de la course se fera de plus en plus seul.

A la loge de Soulce, nous avons déjà quelques dizaines de minutes de retard sur la tête de la course.

J'avale un sandwich en cinq minutes. Pas le temps de se poser pour manger. Nous repartons avec Daniel et Fabien direction la Montagne-de-Moutier. En essayant de ne pas descendre pour remonter. Entre temps, Fabien nous a lâché et nous

continuons à deux. Arrivés à la balise, nous redescendons sur Roches avant d'attaquer le Raimeux. A Roches, mon amie me ravitaille en eau et j'en profite pour manger un peu. Toujours sur le même rythme, nous montons à Raimeux. En une heure à peine, nous arrivons au sommet. Premier vol !

Erreur de débutant, ou stress, je m'envole et pars vert l'ouest mais sans avoir vraiment décidé de ma destination. Je vois Vermes et Mervelier sur ma gauche. Je vais plutôt longer la crête. On verra où j'atterrirai. J'atterris en-dessous d'Envelier.

Depuis la petite combe dans laquelle je me trouve, je remonte sur Maljonc. Au loin, j'imagine la Hohe Winde, que je regretterai de ne pas avoir atteinte ! Durant la montée sur Maljonc, je vois décoller deux participants. Je saurai plus tard qu'ils tentaient d'atteindre le Weissenstein en *soaring*, mais en vain.

Mon amie me rejoint pour la première nuit. Elle me ravitaille et je profite du chauffage de la voiture pour sécher mes chaussures et me réchauffer. Ma première nuit se fera non loin de la balise de Maljonc, après 9h de marche et un vol. Mes pieds sont rongés par l'humidité mais je n'ai pas de cloques, ce que je redoutais le plus ! Après m'être lavé à l'aide d'un bac rempli d'eau chaude et d'une lavette, je m'endors dans ma tente.

Deuxième jour

Après une courte nuit assez agitée, je sors de ma tente. Il pleut. Probablement pas de vol aujourd'hui d'après les infos météo que nous avons reçues. En longeant la crête, je me dirige vers la Tannmatt. Mes pieds sont trempés en cinq minutes. La prochaine fois, je prévoirai plusieurs paires.

Ma journée se résume à monter et à descendre. De la Tannmatt, je rejoins Herbetswil dans la vallée, puis j'entame ma montée sur la Schwängimatt que j'atteins peu



A la rencontre de l'homme des bois...

avant midi. Encore une balise atteinte à la force des mollets. Je pense que personne ne volera aujourd'hui, en tout cas pas dans ce coin. Cela m'arrange car aux dernières nouvelles, je pointe à la 4^{ème} place. Moi qui voulais juste participer, c'est inattendu. A Balmberg, entre deux balises, mon amie me ravitaille une fois de plus. Mes pieds sont mouillés, comme mes chaussures, depuis maintenant 6h. Je change de chaussettes et repars.

Je longe la crête direction Weissenstein, toujours avec une quarantaine de minutes de retard sur Daniel et Matthieu, qui pointent respectivement à la 2^{ème} et 3^{ème} place. Je reçois un SMS de Bastien Christ, un copain parapentiste qui a fait la course l'année précédente. Cela me booste. Je descends sur Gännsbrunnen, parfois en courant. J'attaque ensuite ma dernière ascension sur le Graiter. La montée est longue, mais je pense à ma 4^{ème} place, que je me dois de garder. C'est mon nouvel objectif. A Graiter, je m'offre une petite pause-café. Daniel, qui a volé de Maljonc à Grandval, rejoint également le bistrot de Graiter. Nous partageons une bière avant de descendre ensemble. C'est agréable de se dire que nous sommes en pleine compétition, mais que la camaraderie passe parfois avant.

J'arrive à Court vers 20h00. Quatorze heures de marche quasi

Cette fois, cela ne rigole plus !



non-stop. Je n'avais jamais marché autant d'une traite mais mon corps supporte encore bien. Toujours pas de cloques mais l'humidité ronge mes pieds, ce qui les rend douloureux en sortant du lit. Pour cette nuit, j'ai eu la chance de trouver une chambre d'hôtel grâce à mon amie. Je vais pouvoir mieux récupérer.

Troisième jour

Comme pour le deuxième jour de course, la météo ne se prête pas au vol. Il y a trop de vent. Mon objectif est Chasseral. Comme je sais que le premier jour, certains ont pu faire Saint-Ursanne – Chasseral, je devrais pouvoir faire le chemin inverse lors du 4^{ème} et dernier jour. Calcul rapide et risqué. On verra mon avancement au cours de la journée.

Je sais que Daniel a plus de points que moi. Satanée Hohe Winde ! Par contre, si mes calculs sont bons, Matthieu devrait en être au même stade que moi, même s'il se trouve devant moi au temps. Je prends le risque de monter à Moron, cela me fera sans doute les points supplémentaires pour passer à la 3^{ème} place. Cela me prend 4h pour rallier Moron puis Reconvilier, contre seulement 1h si j'avais opté sur Reconvilier sans détour.

Il semblerait que la 3^{ème} place n'est si loin, car Matthieu n'est pas passé par Moron. Et si je

mettais cette 3^{ème} place comme nouvel objectif ? Au final, au vu de la météo, je n'ai qu'à marcher et je devrais l'atteindre.

Arrivée à Reconvilier, petite halte pour me ravitailler et manger un sandwich. Aujourd'hui, c'est mon père qui me suivra pour les ravitaillements. Vingt minutes de pause et je repars direction le Montoz de Tavannes que j'atteins en 45 minutes environ. Je retrouve le suiveur de Tom Haldimann qui, lui, arrive depuis le Weissenstein. Pas le temps de taper la causette, je descends sur Sonceboz. Cette descente est terrible. Le chemin est raide et très caillouteux. Mes genoux me font mal mais c'est « bientôt » la fin, alors je sers les dents.

Je remonte ensuite accompagné de mon père jusqu'au Cernil pour ensuite rejoindre seul le Chasseral. Il est loin et semble ne jamais se rapprocher. Le temps file et je commence à me demander à quelle heure je vais pouvoir l'atteindre. C'est aux alentours de 19h00 que je passe à côté de l'antenne. Elle est énorme. Je me retourne pour tenter d'apercevoir la tour de Moron. Difficilement je la devine. Elle est minuscule. Je me dis que je suis un peu fou mais j'aime ça.

J'oublie la douleur de mes articulations fatiguées et entame une longue descente sur Saint-Imier. Car tout bien réfléchi, je n'arriverais peut-être pas à rejoindre Saint-Ursanne depuis le sommet de Chasseral. A 20h30, je rejoins mon hôtel pour la nuit. Je suis cassé. Mes jambes avancent toutes seules, péniblement. Une pizza avec mon père et je rejoins ma chambre.

Je prends un bain de pieds salvateur. Comme cela fait du bien. Je m'endors facilement en ayant en tête cette 3^{ème} place de plus en plus proche. Matthieu ayant renoncé à atteindre Moron, je devrais passer devant lui. Mais pour ça, je dois atteindre le goal demain...

Quatrième jour

Debout à 5h40, il faut qu'à 06h00 tapante je sois parti. Je dois rallier Saint-Ursanne en marchant et en passant par les balises que mes concurrents directs ont passées. Mon collègue François, me suit toute la journée. Je monte à Mont-Soleil en 45 minutes puis continue, déjà mouillé, en direction de Saint-Brais en passant par la balise de La Theurre. Le temps file mais au cours de la journée, je remarque que j'y arriverai et donc que je tiendrai cette 3^{ème} place. Super. Je ne lâche pas le rythme et continue sur un bon pas. La route entre Montfaucon et Saint-Brais ne m'a jamais semblée aussi longue. A 5 km/h, c'est autre chose qu'à 80 km/h...

Arrivée à Saint-Brais, Patrick et sa femme m'accompagnent jusqu'au but. La descente sur Saint-Ursanne me paraît interminable. J'ai mal aux genoux et aux pieds mais j'y arriverai. A 15h30 environ j'arrive à la fin de la course. Le comité m'attend avec le champagne. Je suis heureux d'arriver au bout. C'était mon objectif de départ. J'arrive 3^{ème}, c'est génial. Si seulement j'avais suivi Daniel jusqu'à la Hohe Winde...

A l'heure où j'écris mon bilan, j'ai encore quelques stigmates de la course. Mon genou droit a bien souffert et est encore douloureux dix jours plus tard. Il faudra surveiller. Mis à part mes articulations, mon corps semble avoir tenu sans trop de soucis. Je pense déjà à l'année prochaine. Si je refais la course, je prendrai sans doute plus de précautions quant à l'équipement (paires de chaussures, ravitaillement de nourriture et boissons plus efficace, meilleure planification des itinéraires). Merci à mes quatre assistants, merci au comité de la Jura'ltitude et tout du bon pour la prochaine édition. A+ dans l'ciel ;-)

Luca Gigandet

Delta : Christian Voiblet ou alors l'âge de bronze...

Les derniers échos du Mexique



Christian Voiblet avec sa médaille (cette fois, il ne l'a pas oubliée...) très bien entouré. De gauche à droite : Nicolas Tatti, Pierre-Alain Grosjean (maire de Sauge), Béal Howald, Christian Voiblet, Francis Gafner, Niel Smith (conseiller communal de La Sagne) et Alexandre Constantin qui tient son fils Robin dans ses bras. (lpe)

On parle de sport ! De compétition ! De championnat du monde de delta ! D'une médaille de bronze ! Celle de Christian Voiblet au Mexique ! Un exploit ! Une incroyable aventure ! Beaucoup de points d'exclamation pour mettre en valeur la performance de notre champion. Il a été reçu officiellement à Courfaivre, à l'école Ledeltaplane.ch, fin avril. Avec des amis et aussi avec quelques politiciens.

Une question en préambule : quelle est la différence entre deux politiciens invités à cette réception officielle à Courfaivre, Mecque du delta, et le médaillé du jour ; et cette fois il n'a pas oublié sa médaille qu'il pose immédiatement sur la table où l'apéro attend ? Aucune ? Faux ! Oui pourtant, il y a une différence ; et elle est même de taille. S'il s'agissait d'une timbreuse, les politiciens préfèrent s'annoncer en avance. Et le deltiste couronné ? Ben, il se

fait attendre. C'est ça, le monde du vol libre !!! Une voiture arrive. Ce n'est pas lui. Deux ! Trois ! Quatre ! D'autres encore qui essaient de se garer... Et patati et patata, toujours pas de Christian. L'heure avance et les minutes sont comptées !

Et puis le héros arrive, presque timidement. Il s'avance, serre des pognes avec sa seule main valide. Euh, la droite. La gauche est emmaillottée dans une protection médicale. C'est décidément un homme humble. Presque six semaines après son exploit mexicain, on dirait qu'il n'a pas encore atterri. En douceur, ce serait mieux ! Il est venu avec sa compagne ; elle aussi timide, presque gênée d'être aux côtés de cet homme qui tutoie les sommets à la recherche de la perfection.

Le Club lui avait réservé une belle réception. Et aussi quelques discours. Deltistes, parapentistes, tout le monde arrive. Certains ont volé sur le site, d'autres sont de passage parce qu'ils doivent encore vaquer à d'autres occupations dans la soirée,

notamment le comité de la Jura'ltitude, qui tient séance un peu plus loin, ou plus haut. Mais ils sont tous là.

Amitié entre Sagnards

Christian arrive en terres conquises, ou presque. Presque... Il s'avance et serre une première main, celle de Niel Smith, conseiller communal de La Sagne, où il réside depuis des années. Et c'est presque son voisin : « *T'as bien caché ton coup* », s'exclame Christian. Niel sourit. Eh oui, il a bien caché son coup ! Belle surprise pour notre champion et sympathique accolade entre deux Sagnards.

La rencontre est d'autant plus sympathique que le politicien est parapentiste (il a mis sa carrière entre parenthèses pour s'occuper de ses quatre enfants). Des mots s'échangent discrètement, parce que les deux hommes s'apprécient.

A côté de lui, très enthousiaste, présent en main et discours prêt à être prononcé, Pierre-Alain Grosjean, maire de la commune de Sauge. Sauge ? Oui, la commune issue de la fusion de Frinwillier, Plagne et Vauffelin. Et s'il est là, c'est parce Christian Voiblet est un enfant de Plagne, où ses parents sont encore domiciliés. Un honneur pour Monsieur le maire.

C'est le président du VLJ Alexandre Constantin qui ouvre les feux, avec son fils Robin dans ses bras. Il est heureux, notre Alex : « *Ce n'est pas tous les jours que l'on peut saluer un médaillé de bronze d'un championnat du monde. C'est même une première pour notre club et on peut tous être fiers.* » A quelques mètres du président, Christian est presque gêné par tant d'honneurs. Au nom du VLJ, il remet un présent à notre grand champion : « *Tu as*

investi beaucoup de temps et d'argent dans ta passion, donc il est normal de te renvoyer modestement l'ascenseur de la part du Club.» L'accolade entre le président et le champion est simple, mais sincère.

Parce qu'il a encore une séance du côté des Montagnes neuchâteloises, Niel Smith prend ensuite rapidement la parole, au nom des autorités communales de La Sagne. Il n'a pas préparé de discours, mais il a le verbe facile. Les deux hommes se connaissent bien, tout simplement parce qu'ils sont presque voisins. On n'est pas allé vérifier sur place, mais semble-t-il que 50 mètres séparent les deux demeures. Il y a beaucoup de respect entre Niel et Christian. Le verbe est franc ; l'un tutoie l'autre et inversement : *« Quand j'ai fait sa connaissance à La Sagne, il m'a dit qu'il faisait un peu de delta. On a immédiatement sympathisé. Mais je me suis rapidement rendu compte que Christian cachait bien son jeu. Je pensais en fait parler à un « simple » deltiste et je ne me rendais pas compte que j'avais en face de moi un grand champion. Christian, c'est pour moi l'exemple de la simplicité et je suis fier, au nom des autorités de La Sagne,*

d'avoir un tel champion dans le village.» Christian a d'ailleurs été invité par les autorités sagnardes à participer à la réception des nouveaux citoyens lors de la fête du village. Evidemment qu'il n'a pas pu refuser !

Puis ce fut au tour de Pierre-Alain Grosjean de s'exprimer. Rapidement, le maire de Sauge met les formes et puise dans ses notes : *« Je n'ai qu'une seule page »,* prévient-il. Une page de notes, mais que du petit caractère. Ce n'est pas un libériste, mais il a une belle aisance dans le verbe et la poésie : *« J'ai connu Christian tout petit. Il n'était pas plus haut que trois pommes. Il a probablement été fasciné par les deltistes de l'époque. Ils décollaient d'un peu partout dans la région. Et puis, il y a eu un accident tragique et beaucoup ont arrêté le delta. Christian a continué et c'est pour moi un honneur de savoir qu'il a obtenu cette médaille de bronze. Je ne suis pas un spécialiste, mais je sais mesurer l'exploit. »*

Entre-temps, Francis Gafner, aidé de ses béquilles, mais sans plâtre, est arrivé aux côtés de son épouse Régine. Il s'est envolé au Mexique avec son delta en soute et il est revenu d'Amérique du

Sud avec une jambe en piteux état. Il va mieux aujourd'hui, même mieux, parce que son atterrissage raté lors des entraînements aurait pu avoir de fâcheuses conséquences. Du moins, sa cabriole mexicaine ne lui a pas enlevé la parole.

Francis raconte ses péripéties. Tout le monde rigole. C'est ça le monde du vol libre ; il faut savoir s'éclater sans se prendre la tête. C'est sûr, malgré cet incident, Francis ne va pas renoncer à la compétition. C'est un crack, un vrai champion, mais malheureusement poissard au Mexique. Bêat Howald est un peu plus loin, juste heureux d'être là. C'est lui qui a remplacé Francis au pied levé. Avec au final un 55^e rang individuel. Une belle performance tout de même. Les discours se terminent en tout simplicité, tout le monde est content, deltistes et parapentistes sont en communion. Les vols du jour sont évoqués, certains ont la banane, d'autres pestent, parce que la météo a été capricieuse en ce jour. Bonne, très bonne plus les uns, moins bonnes pour les plus malchanceux. Mais au moins tout le monde a le sourire.

La Plume bronzée



Jusqu'au bout de la nuit... Honneur au champion ! (photo Nicolas Tatti)

Les bons tuyaux de Jan Laïs pour aller loin, très loin!

Cross over
the sky

Qui n'a jamais rêvé d'un vol entre Genève, avec un déco au Salève, et Romanshorn? La traversée de la Suisse, d'ouest en est sur plusieurs centaines de kilomètres! Ou de Bâle à Chiasso par le Gotthard et la Lévantine? La traversée de cette même Suisse, du nord au sud! L'exploit est probablement possible. Et pour cela, il faut bien évidemment maîtriser toutes les astuces du cross. Une discipline dont tous les parapentistes rêvent. Bref, se tailler quand les conditions sont bonnes! Bref encore, dire au revoir aux potes qui font des allers et retours en vol de site! Jeune membre du VLJ, mais spécialiste des vols de longue distance (XC), Jan Laïs est venu parler de sa passion le printemps passé à Saint-Ursanne. Accrochez vos ceintures!!!

Un constat en préambule : hormis les cadors (et ils ne sont pas nombreux dans la région) du cross, pour nous autres volatiles en tous genres, une saison de parapente est faite de hauts et de bas. Elle pourrait même se résumer ainsi : en majorité des ploufs (eh oui, c'est comme ça!!!), parfois de jolis soarings sur nos belles crêtes jurassiennes, de temps en temps de bons thermiques de site et plus rares encore, des cross lors de journées exceptionnelles, surtout le printemps passé où la météo, certes inconstante, a réservé de belles surprises aux pilotes.

Aussi de la chance...

Certains ont eu l'occasion de crapahuter dans les airs et de se découvrir des vellétés à aligner



Jan Laïs au-dessus du Lac Léman : juste magique !

des kilomètres. D'autres encore ont fait copain-copain avec la base des nuages. Bref, il y en a eu pour tout le monde.

Partir en cross? Hormis les quelques acroteux que nous connaissons tous et qui préfèrent avoir la tête à l'envers, tous les pilotes en rêvent. Face à une petite vingtaine de pilotes, dont une seule représentante de la gent féminine (chuuuuuuuttttt, c'est la Nini), Jan Laïs annonce la couleur, lui, le pilote expérimenté dans le XC : « *Il y a certes l'expérience qui entre en ligne de compte, mais le cross, c'est aussi une question de chance et j'en suis tout à fait conscient. Et forcément, la météo joue un rôle prépondérant dans la réussite d'un cross.* »

Humble, il reconnaît très rapidement avoir aussi « vaché » à de nombreuses reprises, notamment dans le Val-de-Ruz, où il lui a fallu beaucoup de temps pour comprendre l'aérodynamique de cette région coincée entre les crêtes jurassiennes et la plaine.

Jan Laïs? C'est un homme très communicatif et son langage passe bien. Il sait captiver les

gens. Jan Laïs? Il a commencé le parapente en 2007. Son premier grand vol? C'est directement l'année suivante qu'il se lance dans le cross. En 2011, il réussit un triangle plat de 85 kilomètres puis quelques jours après un autre de 118 km, au départ de Mont Soleil. C'est la révélation et il va enchaîner les vols de distance.

Différentes catégories

De manière très didactique, il explique les différentes catégories : « *Il y a le cross « tout simple » : par-là, on entend des balades sans vouloir forcément marquer des points. L'objectif dans ce cas est juste d'aligner beaucoup de kilomètres et de faire un tour hors du bocal. Il y a ensuite le XC : c'est la discipline d'endurance des pilotes de distance et aussi la discipline où l'on réalise les plus longs vols. Enfin, il y a la compétition. Là, c'est la vitesse qui prime et on ne vole pas pendant 6 à 10 heures.* »

Première vidéo et « petit » cross de Jan. Graiterie – Courtelary : un classique du genre et vol du soir. En analysant sa trace, on constate

qu'il a enroulé huit pompes : « *Le plus important, évidemment, c'est de prendre le bon thermique sur le déco. La connaissance de la région est aussi un atout indispensable. A ce titre, précise l'orateur, il ne faut pas se gêner d'aller discuter avec les autres pilotes. Ils ont toujours de bons conseils à distiller, même les Suisse allemands, dont certains sont très bons en cross.* » Tiens, et maintenant, il faut être polyglotte.

Etre au bon endroit...

Etre au bon endroit au bon moment... C'est la grande problématique du cross. Surtout pour un débutant... « *Si on veut se lancer dans le cross, il est important de ne pas vouloir brûler les étapes.* » Jan Laïs n'a pas la prétention de donner un cours sur le pilotage en lui-même ; il rappelle juste quelques principes de base. Comme : se fixer un objectif et apprendre à se connaître : « *Il faut commencer sur un site facile que l'on maîtrise bien ; le pilote reste ainsi dans un environnement où l'aérogologie lui est connue. Il ne sert à rien de vouloir aller dans une région que l'on ne connaît pas. Le risque de se faire piéger par l'aérogologie locale est dès lors très grand. Le pire, c'est quand le vent de vallée se lève dans les Alpes ; cela peut rapidement devenir un enfer pour le pilote, voire même très dangereux. Conclusion : il faut se renseigner avant de se mettre en l'air ; après, c'est trop tard !* »

Un cross, mine de rien, cela sous-entend une solide préparation en amont, bien avant de se retrouver sur un déco. Cela commence derrière son ordinateur. Pour Jan Laïs, il est crucial de bien connaître l'espace aérien. Parce que notre terrain de jeu est soumis à de nombreuses règles, il est impératif de consulter le Dabs (disponible sur le site de Skyguide), même pour un vol de site : « *Parce qu'une fois en l'air, assène Jan Laïs, si on ne sait pas où on se trouve, alors il faut aller atterrir. Si on se pose constamment des questions par*



L'ivresse du bonheur : cela se mérite ! Et surtout, cela demande une très grande préparation en amont.

rapport à notre position dans le ciel, on ne fera pas beaucoup de kilomètres. »

Analyse de l'espace aérien, mais pas seulement... Jan Laïs précise qu'il faut toujours se préparer comme s'il s'agissait à chaque fois d'un très long vol. « *Pour ma part, je prends toujours suffisamment à manger et à boire. Et je n'oublie jamais mon kit pour uriner. Je sais, cela peut faire sourire, mais je sais que personnellement j'ai toujours besoin de pisser. Il faut aussi prévoir la récupération et ne pas oublier d'emporter, tout bêtement, des Euros. On ne sait jamais... On pose parfois en Allemagne et en France. Alors...* » En effet, mieux vaut être prudent !

Les règles d'or

Et le matériel dans tout ça ? Selon Jan Laïs, ce n'est pas le paramètre le plus important. Règle d'or : ne pas surestimer ses capacités et vouloir absolument voler avec un « couteau » : « *Il n'est pas nécessaire d'avoir une Enzo pour aller loin. Certains pilotes ont fait des cross de 200 kilomètres avec des voiles de catégorie A.* » Et toc, un bon cliché de cassé : « *L'important est d'avoir une aile sous laquelle on se sent bien.* » Jan fait confiance à une Ozone Delta 2. C'est quand même du solide comme avion de chasse !!!

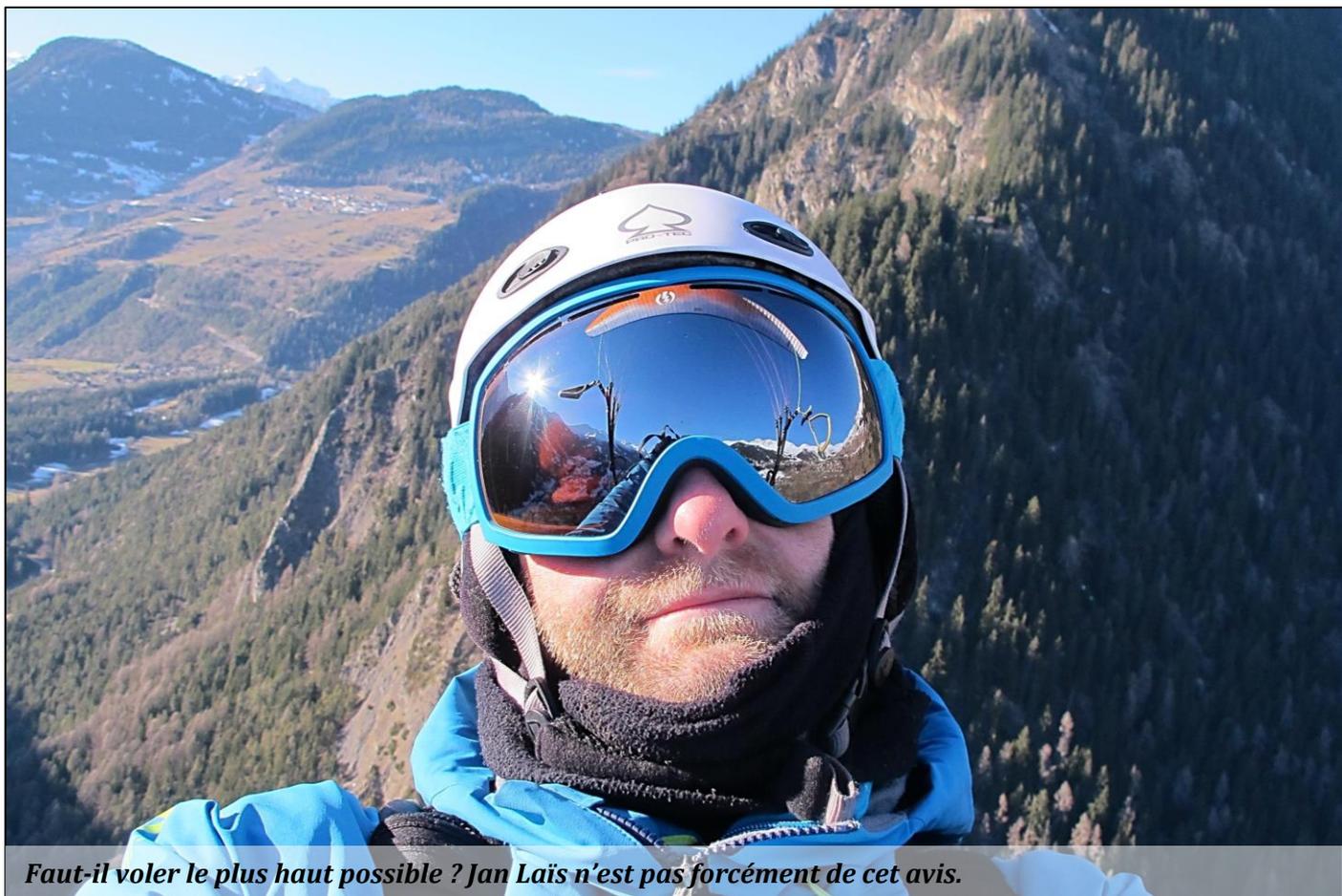
Et la sellette ? Cocon ou pas cocon ? C'est un choix très personnel. Selon le citoyen de Corgémont, l'avantage du cocon

est que l'accélérateur est plus facilement accessible. Et puis le cocon permet de bien installer ses instruments de navigation. Et c'est bien un domaine auquel Jan Laïs attache une importance toute particulière. Il n'hésite pas à emporter deux varios / GPS avec lui ; on ne sait jamais si le premier tombe en panne où que les piles sont tout à coup à plat... Et puis, il s'équipe toujours d'une boussole analogique : « *C'est le meilleur instrument si par hasard on se retrouve tout à coup dans le nuage. Cela peut faire sourire, mais les GPS ne sont pas précis, voire même inutilisables lorsqu'on se trouve dans un gros nuage.* »

Comment s'habiller ? Règle d'or : si on a froid une fois en l'air, on n'ira pas loin. Piloter en grelotant : impossible, mieux vaut aller se poser. Jan Laïs préfère avoir trop chaud. « *Du sol, c'est évidemment impossible de connaître la température en l'air. Le mieux, c'est d'aller consulter le Regtherm (météo payante sur le site de Météo Suisse). Il indique la température à la base.* » Sachant qu'on perd un degré par tranche de 100 mètres, le calcul est vite fait. Elémentaire, mon cher Watson !

Bien se préparer

Lors de son exposé qui s'adresse aussi bien aux débutants qu'aux pilotes chevronnés, Jan Laïs consacre une bonne part à la technique et à la stratégie de vol. Ce sont évidemment deux paramètres importants dans la réussite d'un vol : « *Plus on se prépare méticuleusement à l'avance et moins on aura à réfléchir une fois en l'air.* » Si pour les pilotes de cross cela paraît évident, l'analyse de la masse d'air est une donnée primordiale : « *Dans le premier thermique, il faut monter jusqu'à la base et sonder la masse d'air. Par exemple: jusqu'à 1700m + 1,5m/s turbulent, ensuite cisaillement, puis thermique puissant et constant à + 3m/s de 1800m à 2470m. Dans l'exemple présent, je*



Faut-il voler le plus haut possible ? Jan Laïs n'est pas forcément de cet avis.

vais choisir de voler plutôt dans la couche de 1800m à 2470m. Je sais aussi que je vais probablement trouver ces conditions partout pendant mon cross. J'étudie aussi le vent, s'il est fort je n'essaye pas de le remonter et je regarde s'il y a des altitudes où sa direction m'est plus favorable et s'il correspond aux prévisions météo. »

Transiter, le mot est lancé... Accélérateur ou pas accélérateur ? C'est la bonne question. Jan Laïs constate que de nombreux pilotes ne l'utilisent pas, tout simplement parce qu'ils ont peur que la voile ferme. C'est peut-être une bonne habitude, mais notre homme a une autre analyse : « Maintenant, la plupart des voiles modernes sont plus solides bras hauts à cause du reflex du bord de fuite et du Sharknose. »

Prudence avec l'accélérateur !

Bien sûr, quelques règles doivent être respectées : l'accélérateur doit être manié avec douceur. En volant accéléré, on peut sans

autre piloter aux arrières, c'est encore plus efficace et on sent mieux la voile qu'en la pilotant systématiquement aux freins : « En vol accéléré et seulement en cas de fermeture, il ne faut pas relâcher l'accélérateur d'un seul coup, puisque la voile se retrouve déjà déstabilisée par la fermeture. »

Que de paradoxes !

Faut-il voler le plus haut possible en cross ? Pas nécessairement. Et c'est même un paradoxe. Selon Jan, un pilote est parfois plus rapide à une centaine de mètres du relief que sous le nuage : « Ce que je remarque et je n'ai pas d'explication, quand on vole super haut, on n'avance pas beaucoup. Ce n'est pas simplement une impression visuelle, mais ce sont les instruments de navigation qui l'indiquent. » Bon ben voilà, encore un cliché bien démonté par le parapentiste du Vallon de Saint-Imier. Renseignement pris auprès d'un fin connaisseur météo qui a une école de

parapente à Delémont, il est possible que ce soit lié au fait que plus on monte dans le ciel et plus le vent d'ouest se renforce. C'est l'inverse de la bise, qui est plus forte au sol.

Et il faut atterrir !

Reste une opération qui peut parfois s'avérer délicate : l'atterrissage. « Après avoir mis tout son énergie lors du vol, le pilote doit en garder un peu pour aller se poser. C'est même très important pour les débutants en cross. Il faut être au courant qu'il faudra aller atterrir dans des endroits forcément difficiles et qu'il ne connaît pas. Et cela peut rapidement devenir compliqué, à plus forte raison si le terrain est petit. » Ne jamais oublier de bien tenir sa voile tout en évitant de surpiloter. Bref, ni trop, ni trop peu, comme cela est enseigné dans les écoles...

Après ? Il ne reste qu'à dire merci à Jan Laïs pour toutes ses explications. Alors bon vol !

La Plume qui vole

Un vol extraordinaire pour la Fête des mères !

Un joli record de 175 km

Incroyable Jan Laïs ! Le pilote de Corgémont a réalisé un vol de 175 kilomètres en décollant du Weissenstein. Records personnel et du Club battus. C'était le dimanche 10 mai dernier, une journée canon qui a souri à tous les adeptes de XC. Pour *La Plume*, il nous raconte ce vol de plus de 8 heures.

Le samedi 9 mai au soir, le petit monde des « crosseux » est en effervescence sur les chats et les réseaux sociaux. Chaque pilote planifie son vol du lendemain. Pour ma part, je me décide pour le Weissenstein. Plusieurs amis se joignent à moi, mais tout le monde n'est pas d'accord sur les horaires. Qu'à cela ne tienne, je m'en tiens à mon plan secret qui consiste à battre Léo Boegli : il vient de poser un vol de 163 km et du coup m'est passé devant à la CCC. Dans la foulée, il a battu le meilleur score du Club.

Mon plan est simple : décoller le plus tôt possible pour ensuite aller chercher mon TP1 au Val-de-Ruz à La Vue-des-Alpes, puis mon TP2 à Aarau et revenir enfin au Weissenstein. Sur XC planner, cela fait 191 km, mais je dois voler 8 h à 24 km/h de moyenne. Un sacré programme !

Le 10 mai, je suis à la gare de Sonceboz à 07 h 15. J'ai ce qu'il faut à boire, des barres énergétiques, toutes mes batteries sont chargées, je me suis pesé : 2,5 kg sous le PTV maximum, c'est juste parfait. A Bienne, je monte dans l'Intercity et rejoins mes potes Samzed Vurpillod (X-Alper 2015) et Nelson Carvahlo, du Club Albatros. On discute ferme de stratégie et d'heure de décollage idéale. A Soleure, on traverse la place en courant pour attraper le



Jan Laïs vient de décoller du Weissenstein : il ne le sait pas encore, mais son vol sera juste incroyable.

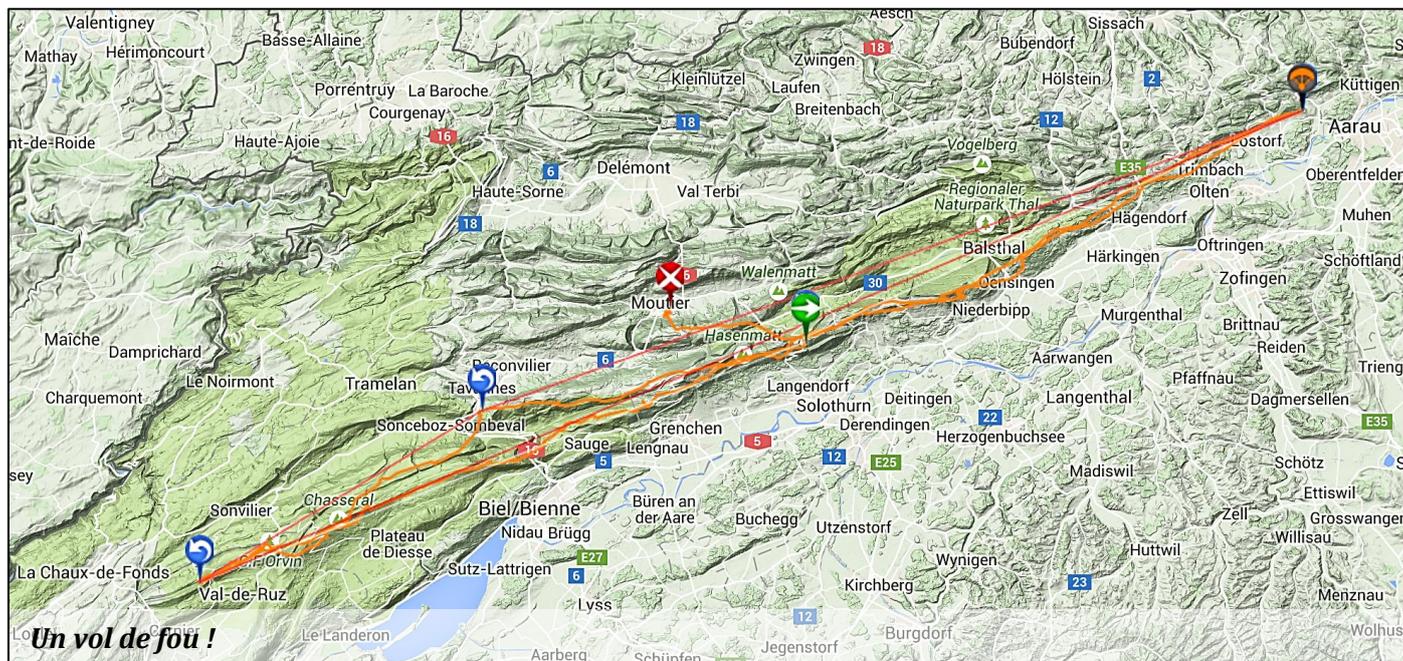
bus 1 pour ne pas attendre le Régio 30 minutes après. A 9 h, j'étale ma voile sur le déco, c'est déjà face et cyclique. Je décolle à 9 h 55 je suis le premier. Mes potes me prennent pour un demeuré ; ils prétendent que c'est trop tôt. Moi je dis : « Bon vol ! ». C'est toujours un moment magique !

Je pars vers l'ouest. Sur ce point aussi, les copains n'étaient pas d'accord. Je me retrouve juste au-dessus de la station des cabines et un Régio vient de déverser une cinquantaine de pilotes qui me regardent dubitativement. Je suis dangereusement bas et le thermique est vraiment faible. Une petite voix dans ma tête me susurre : « *Tu vas couler, tu vas couler !* »

Je ne l'écoute pas et mets 300% de ma concentration à grimper, grimper à tout prix ! Et ça marche ! Rapidement, je suis sous la base de nuage à tout juste 1400 mètres : ce n'est pas folichon. Dès cet instant, je vole quasi tout droit jusqu'à la Montagne-de-Granges. Mais une fois arrivé, je ne suis qu'à 1500 mètres. Je dois alors opter pour la route directe qui est aussi la plus difficile. A Plagne, je

coule et bascule au nord mais je me refais. Je continue très lentement jusqu'à Chasseral. Entre Orvin et Chasseral, je croise la première voile : c'est mon pote Olivier Dietrich, président du Vol Libre Chasseral. Je sais qu'il s'attaque au défi du Chasseral. Il y est presque arrivé d'ailleurs, à trois points près !

A Chasseral, je me fais une belle frayeur : ma voile danse le tango, se tortille violemment. Cela monte des briques et je me retrouve dans le nuage en moins de deux ! A la Combe Biosse, avant de me lancer dans le Val-de-Ruz qui n'est pas accueillant du tout, quasiment sans nuages, je monte aussi haut que possible et grimpe à mi-hauteur à côté du nuage. Là commence la partie la plus technique : ne pas couler dans ce maudit Val-de-Ruz et subir le même sort que d'autres pilotes, pourtant de très haut niveau, plus tard ce jour-là. J'aperçois un planeur gratter à 150 mètres sol au Pâquier et d'autres planeurs à La Vue-des-Alpes « zéroter » misérablement. Après de longues minutes à « zéroter », j'abandonne et repars



Un vol de fou !

vers l'est. A Chasseral, je manque de peu de couler encore une fois : ça dégueule de partout pour une raison mystérieuse. Je me refais dans un thermique bien péteux avec un cri de joie !

Depuis un moment, le ciel est littéralement envahi de parapentes. Je continue ma route sans y prêter trop d'attention, direction Corgémont, puis Montoz. Ensuite, c'est l'autoroute des Suisses alémaniques et je vole à nouveau tout droit. En arrivant au Weissenstein, je regarde en l'air et voit cinq vautours qui volent en escadrille. Je suis subjugué par leur style de vol à la fois doux, rapide et tellement efficace ! Autre miracle, j'appelle la TMA avec mon appareil téléphonique : elle n'est toujours pas active ! Impeccable, pas besoin de faire les oreilles à n'en plus finir. Mais je n'ai pas pris ma radio et je devrai téléphoner toutes les 15 minutes : au total, je fais 30 appels !

Stratégie mise à jour

Je survole le déco : j'ai parcouru 85 km. Je suis en plein coup de mou : hop, une deuxième barre énergétique, de longues gorgées d'eau, un pipi et ça repart.

Je mets à jour ma stratégie : il est 14 h 50 et selon le Regtherm, j'ai donc 3 h 10 devant moi. Le calcul est vite fait : dans 90 minutes, je

dois faire demi-tour pour assurer le retour. Il faut que je fonce si je veux rejoindre Aarau à 16 h 20. Au Belchen, j'entre sous la TMA de Zurich. Le plafond s'abaisse donc à 2000 mètres et je me fixe 1800 mètres maximum. Il n'est pas question de me faire annuler mon vol maintenant ! Tout va bien jusqu'à Aarau. Là-bas, ça monte des briques, mais je ne sais plus trop où commence la TMA de Zurich, à 1700 mètres je ne vois rien sur mes instruments et c'est 16 h 20 ! Tant pis, je tourne et vole direction le Weissenstein.

Thermiques éloignés

Maintenant, les thermiques sont très éloignés les uns des autres et je dois être prudent. Je coule au Belchen juste au-dessus de l'entrée du tunnel de l'autoroute qui mène à Bâle. Et je me refais dans un thermique vraiment inutilement turbulent : comment un thermique peut-il être aussi dégueulasse alors que c'est faible et sans vent ? Encore un mystère. La suite du vol est un rêve parce qu'enrouler à 2000 mètres dans l'espace tango à la fin d'un tel vol avec d'autres pilotes visiblement aux anges aussi, c'est juste unique.

Ma tablette a planté une heure avant et je ne sais pas exactement combien de points ça fait, mais je sais que je suis de retour au-

dessus du déco du Weissenstein et que j'en ai assez pour battre le record du VLJ et mon record personnel aussi. Je suis en l'air depuis pile huit heures comme prévu, je regarde le Graiterie sur ma droite et me dis qu'il faut aller célébrer ça comme il se doit à la buvette de Moutier avec les potes. Je mets un message à Léo « Tu me dois une bière », « ha ha ha, je suis là » qu'il me répond. Hop je transite, me reprends un boulet de canon à Saint Josef, Léo m'avait parlé de ce thermique et il avait raison, ça passe facile. Je croise encore le Beat à Graiterie et fais des trois six pour descendre. Cette journée se termina en beauté avec les potes, quelques bières et plein d'histoires des vols de chacun à raconter. Nous sommes tous étonnés de la montée du niveau dans le Club cette année et nous en concluons que la compétition entre nous est hyper constructive et nous pousse à nous dépasser. Elle nous donne la force de continuer quand on a un coup de mou et les tuyaux des uns aident les autres et vice et versa. N'y aurait-il pas finalement un esprit d'équipe dans ce sport individuel ? Ma conclusion est oui !

Le vol: 175.51 km, 8 h 31 en l'air et une moyenne de 21.83 km/h.

Jan Laïs

Tout savoir sur les péripéties des volatiles du Club !

Par ici
les petits potins

De quoi parle-t-on ? *La Plume* innove et te propose avec cette édition une nouvelle rubrique : « *Par ici les petits potins* ». Une manière comme une autre d'animer la vie du VLJ. Plusieurs membres ont joué le jeu et ont saisi leur plus belle plume pour raconter quelques histoires. Merci donc à Damien Charmillot, Vincent Aubry, Diego Tomaselli, Marc Wattenhofer et à votre « plumiste » de service. Accrochez vos ceintures !

Premier Triathlon de la Pierreberg inauguré !



Toujours avec le sourire qu'on lui connaît, Nini est prête à décoller.

Dimanche 26 avril dernier au matin, une équipe de choc composée de Nini et Damien a tenté de boucler le 1er Triathlon de la Pierreberg. Rien que ça !!! L'objectif consiste à rallier Courcelon depuis Courroux en trottinette, monter ensuite au déco à pied et redescendre en volant...

Pas de problème jusqu'au relais numéro 3 (redescendre en volant), mais une fois arrivé au déco le vent était nul... Le sud était pourtant annoncé mais malheureusement pas présent... Un peu de patience, et grâce au travail de nos bûcherons amateurs qui ont agrandi le déco, l'envol fut possible grâce à une prise d'élan par vent nul depuis le pâturage à l'arrière du déco!

La boucle est bouclée et le 1er Triathlon de la Pierreberg inauguré! (D. Charmillot)

Attention à la douane...

C'était un des jours de vol comme les autres ; nous étions quatre dans la voiture et pour une fois nous sommes allés voir la girouette de La Caquerelle. Le vent est bon, direction le déco de Boécourt ! Un véhicule de la douane nous suivait. Jusque-là, rien d'anormal, mais lorsque nous avons pris le chemin blanc pour garer notre voiture un peu plus loin, les douaniers, à notre grand étonnement, nous ont suivis !

En sortant du véhicule, les douaniers nous interpellent : « *Vous faites quoi là ?* » « *On va voler !* » Enfin, en parapente, évidemment !!! La négociation fut facile, je

connaissais la douanière, mais je lui ai quand même demandé pourquoi ils nous avaient suivis. « *Eh bien, on a vu votre véhicule faire un demi-tour à une centaine de mètres devant nous à La Caquerelle. Votre coffre était rempli de sacs, alors on vous a filés...* »

Comme quoi, soyez prudents, les frontières sont bien surveillées... (D. Charmillot)

Comment s'occuper jusqu'à la nuit ?

Tite journée du dimanche 26 avril 2015. Grasse mat' de derrière les fagots pour récupérer de la soirée "boxe" du samedi soir à laquelle mon beauf a mis une talquée au Tajani, même si les juges n'ont pas su compter juste les coups de poings et autres paires de claques. Résultat garanti, on avait envie de friter quelqu'un à la fin du combat mais il ne se trouvait pas sur le ring...

Journée moyenne, couverte, pleuvra, pleuvra pas? Comme d'habitude, c'est l'Ajoie qui va se prendre les orages et le peu de vent annoncé tournera toutes les deux heures, pas envie de sortir le para tout de suite. Maintenant que « l'agréable » de Moutier m'a sympathiquement appris pleins de trucs en technique alpine (dont la machine à noeuds), j'ai bien envie de me remettre sérieusement à la grimpe, mais si possible pas sous la pluie. Direction le Pic de Grandval avec Virginie pour 160 mètres d'une longue voie classique du relief jurassien, dont une splendide longueur de dalle avec des fissures bien dessinées par mère nature. Di-djou que c'est beau, en tout cas pas moins que la vue! Tiens, en mettant le bout du p'tit doigt au fond d'une ouverture, je me rappelle exactement y avoir déjà



Vincent Aubry dans un mode night session !

souffert par le passé ! Le corps semble mieux se souvenir que la tête...

Coup d'fil du Damien dans la dernière fatigante longueur alors qu'on se prend deux gouttes venues de nulle part. « *Grillades à la Pierreberg? De toute façon ça vole pas... ?* » Tant qu'à faire, autant en profiter pour finir la saison d'hiver des fondues. « *Le Simon s'occupe de tout!* » OK, mais même après un aller-retour supplémentaire, il nous manquait encore la touillette et le poivre; la touillette-remue-fondue a vite été improvisée mais on a toujours pas trouvé de solution pour le poivre.

Après le rattrapage du coup du milieu oublié avec l'excellente prune de Courroux du Mich', on papote et le vent du sud s'installe tout soudain. Mince, ça pourrait être bon pour essayer le déco fraîchement élargi ! Mais la nuit tombe vite, ça commence à tonner au loin et mon aile est encore chez moi. « *Chou, tu montes mon aile en même temps que le dessert?* » Réponse de l'intéressée: « *J'veux bien mais pourquoi t'as gardé les clés de la bagnole dans ta poche?* » Oh quel c... ! Le temps perdu est vite rattrapé avec la clé de réserve et 3 V-Tec (merci Honda) pour monter au déco. Juste à temps pour démêler avant que l'obscurité soit totale, et ça vole ! Trois Wings-over plus tard et je pose comme une fleur sur le chemin en gravier de l'atterro habituel, seul contraste bien perceptible de nuit. Yes, ça c'est du dimanche bien fini ! Ben alors, les autres n'ont pas suivi ? Chacun avait son excuse toute prête pour redescendre en voiture: « *Il fait nuit, faut qu'je rentre.* », « *Je me lève à 4h du mat' demain...* », « *La Pi est déjà compliquée à ranger dans son sac de jour, alors de nuit...* » Pfff tant pis pour eux, moi je me suis éclaté !

Vive les dimanches, et vive aussi les vols de nuit ! (Le Vinch)

Quand la radio fait

bzzzzzzzz, grrrrrrrrrr...

Un lundi soir presque comme un autre. C'est fin mai, entre l'Ascension et Pentecôte. Le soleil joue à cache-cache avec les nuages ! Cela peut voler, mais cela n'est pas sûr. C'est tendance ouest, même si les balises sont orientées nord depuis le matin. Tout bon, on y va, on va tenter. Et puis, si cela ne le fait pas, ben on renoncera et on ira s'en jeter une à La Calèche. Direction Court avec l'ami Diego. Une voiture est déjà parquée à proximité du déco : « C'est bon signe ! » On y va, presque gaiement, la fleur au fusil... Sur place, on analyse, on pèse le pour et le contre. Un homme est loin devant nous sur le même chemin. Avec Diego, on finit par renoncer ; le vent redouble d'intensité. Je plie mon avion de chasse sous le déco, sur le petit chemin.

L'homme, notre fameux homme, réapparaît. C'est Fred Racle, mais sans son gros sac. « T'es allé observer le grand tétras ? » Réponse négative. Alors quoi ? « Ben, je viens d'acheter une radio pour savoir si la TMA est active ou non. J'en ai marre de ne pas être sûr si on peut voler dans ces zones limites. »

Fred sort sa radio et nous fait écouter. Bbbbbbzzzzzz et puis, gggggrrrrrr. Déception. Il a commandé son machin sur Internet sur les conseils de Joris Lardon. Et ceci pour quelques dizaines d'euros. Visiblement, ce n'est pas très concluant. Il faut espérer pour notre Fred que cela aille mieux une fois en l'air.

Alors TMA *open* or TMA *close*, dans le doute, le mieux c'est encore de considérer que c'est toujours TMA *open*. *Punkt Schluss!* (Daniel B.)

Vario, où es-tu mon vario ?



Un panorama juste incroyable !

Mercredi 6 mai 2015, Mervelier: je sors du boulot à la bourre comme d'habitude, pas moyen de terminer ce qui était prévu pour la journée à des heures raisonnables quand on est sans arrêt dérangé. Toute la journée, le vent d'ouest était puissant, en témoigne le peu d'animation sur les groupes What's app. Mais quand j'arrive enfin au bercail, ça semble s'être stabilisé à une vitesse qui permettrait un vol (merci à la balise du Moncé !) et le soleil semble bien percer entre les nuages. « *Chou, t'as pas vu mon vario ? J'arrive pas à mettre la main dessus!* » Peut-être au fond du biplace... Ben non ! Qu'à cela ne tienne, quand c'est bon à Mervelier, y a pas besoin de vario. Un taxi s'organise rapidement et je décolle dans un vent d'ouest soutenu mais laminaire vers 19 h 30.

Cela porte tellement bien qu'en 15 minutes j'ai déjà fait l'aller-retour Pain-de-Sucre <=> Croix-du-Chélat et je peux faire quelques Wings au-dessus de Mervelier. Et si ça continuait ? Terrain de football de Corban atteint avec seulement 100m de perte mais quand même un peu d'accélérateur... Petite séance photo du soleil couchant sur la Haute-Borne, wouah ça claque, on dirait une lumière d'automne, mais c'est seulement le printemps ! Je finis par me poser à l'entrée de Mervelier où mon taxi m'attend bien sagement, après 45 minutes d'un vol rafraîchissant.

L'âge avance et la mémoire flanche: « *Où c'est que j'ai bien pu fourrer ce vario ? Où c'est que j'ai bien pu voler en dernier?* » Je me demande tout en pliant mon aile. Il m'a fallu l'aide de ma moitié pour me souvenir de ce fameux vol de nuit du 26 avril à la Pierreberg. En un détour de cinq minutes par l'atterro de la Pierreberg et une rapide recherche dans l'herbe haute et encore détrempeée des abondantes précipitations du week-end du 1er mai, le fameux objet est retrouvé intact. Très humide mais intact. Après 24h de séchage ouvert, l'engin fonctionne encore à merveille. Merci à la qualité Flytec ! (Le Vinch)



Et cela n'arrête pas de monter...

Quand un pilote pilote un autre pilote !



Gurkan avec Le Vinch : les deux font la paire !

Samedi 6 juin 2015, Raimeux Nord: premier biplace de la journée avec le Fred à Montmelon réuissi, atterrissage à quelques encablures du bistrot de Berlincourt après avoir pris 300m sur la ligne haute tension et s'être raccroché à la bosse devant Jolimont. « *Que faire après ce beau vol ?* » On se demande avec l'ami Gurkan tout en sirotant une boisson rafraîchissante. « *M... j'ai laissé mon aile solo à la maison, ça te dit d'essayer mon nouveau bi et de me prendre comme passager ?* » Cela fait longtemps que j'ai plus été passager, qu'est-ce qu'ils peuvent bien ressentir ceux-là ? Le temps d'aller charger le Damien à l'atterro de Courfaivre où il a fini par couler après être parti de Raimeux, on remonte en fin d'après-midi pour un vol au nord.

Contrairement à l'habitude, le vent est plutôt soutenu au déco, la balise annonce 15-25 km/h et ils sont bien là ! Sûrement liés aux orages qui tirent de l'air sur la plaine suisse, mais la vallée de Delémont est encore belle bleue. Après les formalités « biplace » d'usage (on n'a pas encore déterminé qui devait payer qui dans ce cas...), le Gurk assure un déco impeccable malgré le vent installé. C'que c'est bon de rien avoir à gérer et de pouvoir se concentrer sur la discussion avec le pilote et le paysage plutôt que de devoir chercher où ça monte. Pendant qu'on prend une belle altitude sur le Raimeux, le Damien se fait un peu embarquer par le vent au déco et prend la décision raisonnable de replier et de descendre la brouette du Gurk. Chouette, on gagne du temps !

La transition sur le Vafre se fait sans presque perdre d'altitude, même si on est bien contrés par le vent du nord. Après quelques tours dans le thermique vite trouvé par le pilote, je vois une espèce d'engin blanc débouler à toute vitesse depuis le Raimeux. Un planeur télécommandé ? Pas à cette distance du déco ! Tiens, on dirait que ça vit, mais c'est tout blanc et ça ressemble pas aux rapaces habituels. L'animal a vite fait de nous rattraper pour enrouler quelques minutes avec nous, à moins de 10 mètres de nos frêles carcasses... Di-djou, c'est pas le fameux vautour observé par certains dans la région, mais bien une cigogne qui est en train de nous niquer dans le thermique ! Étonnant comme ça plane c't'oiseau, et pas farouche du tout...

On se sépare à presque 1800 m pour tirer en plaine et profiter de se balader sur Delémont quand on s'aperçoit qu'un autre engin tout noir nous a rattrapé plus vite que prévu... satané orage ! Le retour pour un atterro à Courrendlin est vite abandonné car ça n'arrête pas de pomper. Pratique d'être deux pilotes sous l'aile: je m'occupe des oreilles pendant que mon cher Gurk affine

son pilotage et cherche le terrain d'atterrissage adéquat. Quelques 360 plus tard, on pose en douceur sur le magnifique champ de Courtemelon, ancien atterrissage officiel du championnat suisse organisé en 2014 au Jura. Le taxi conduit par Damien arrive en même temps. Wahou, les biplaces avec le Gurk, c'est le neck-plus-ultra ! Opération réussie, car l'engin a aussi été bien apprécié du pilote. Je comprends enfin mieux Virginie qui me demande souvent de venir voler avec moi comme passagère... Evitez les soucis, engagez un pilote (Le Vinch)

Nico voit les arbres de très près à Raimeux Nord !



Une aile qui part subitement et méchamment à droite: Nicolas Tatti se souviendra encore longtemps de son déco à Raimeux Nord.

Petite question à deux balles pour augmenter le montant de la cagnotte ? Que font les deltistes et les parapentistes lorsqu'ils se retrouvent ensemble sur un site et que le vent est assez fort ? Simple : après s'être cordialement salués, ils s'observent. Cela s'est passé à Raimeux Nord samedi 6 juin. La scène est plutôt cocasse : les deltistes sont presque prêts, alors que les parapentistes arrivent comme d'habitude les mains dans les poches, sans se poser trop de questions. Comme ça tabasse en rafales, tout le monde hésite. Puis le premier deltiste y va. Superbe envol à Mach 12 comme disent les éminents spécialistes et autres cadors.

Puis le Franz de Delémont y va avec une toute nouvelle Artik 4 de couleur rouge et verte qu'il a en test. Cela sort bien et il prend de l'altitude avant de quitter le site. Comme la TMA est enclenchée, mieux vaut se tirer en plaine. C'est plus sûr ! Et puis c'est le tour de Nicolas Tatti de décoller. Il hésite à plusieurs reprises. Il a visiblement des petits soucis avec ses gants. Il crache quelques fois dans ses mains. Et puis il décide d'y aller. À peine en l'air, sa main droite glisse sur son trapèze. Du coup, son aile plonge à droite et tire en direction des arbres. Tout le monde retient son souffle. Mais grâce à son expérience, Nicolas corrige *in extremis* le tir, mais ça a été vraiment très chaud. Le soir venu, il me demande de lui faire parvenir les photos. Sa réponse : « *En effet, c'était plutôt chaud ! Et en plus, j'ai posé comme une merde vent arrière à Courfaivre !* » Allez, Nico, ça ira mieux la prochaine fois (Daniel B.).

Véritable carton plein pour Matthieu Fournier



Matthieu Fournier : deux vols dans le Jura et surtout de très jolis vols.

Matthieu Fournier, qui connaît ? Premier indice : c'est un parapentiste. Deuxième indice : il n'est pas membre du VLJ. Toujours pas trouvé ? Eh ben, c'est normal... Dans le cadre de sa formation de Journaliste Reporter Images à la RTS, où comme vous le savez travaille aussi le Plumiste de service, Matthieu a été « parqué » trois mois au bureau de Moutier. Pas de chance, le garçon ! Il en a profité pour toujours avoir sa voile au bureau, lui le bon Valaisan de Veysonnaz formé sur les hauteurs du Vieux-Pays.

En tout cas, soit c'est déjà un tout bon pilote en fonction de son expérience ou alors la chance est collée au fond de sa sellette. Deux décollages et deux vols de grande classe. Le premier à Court, un soir du printemps passé : 1h20' comme les autres parapentistes du groupe. Et en plus, il a « soldé » son vol. Raison : trop froid aux mains. Deuxième vol à Boécourt à mi-juin et comme le personnage est maître dans l'art des jeux de mots, il a tout de suite lancé : « *Donc à Boécourt, ce sera beau et court.* » Au final, un vol de 33 minutes de soaring tout en finesse. *La Plume* comprend mieux pourquoi Matthieu était fou comme un gosse quand il a posé. Deux vols dans le Jura, sans plouf, il faut quand même le faire. (Daniel B.)

Mon beau sapin roi des forêts !

Ah, Raimeux Nord ! Ce bon vieux Raimeux Nord et son sapin, roi des forêts. Tout le monde a déjà profité de cet arbre. Vous savez lequel ! Celui devant ou derrière le déco (cela dépend si vous êtes audacieux ou non). Celui qui marque aussi la frontière entre les cantons de Berne et du Jura, puisque le mur en pierres sèches fait office de frontière entre l'altière République et le Gross Kanton. Ce fameux sapin... Oui, celui qui nous offre son ombre lors de cagna, sa protection quand il pleut en attendant une éclaircie, ou pour certains encore un porte-manteau... Dernièrement, il a fait parler de lui, lorsqu'un volatile (un audacieux donc) a décidé de s'élancer depuis le pâturage sis derrière la barrière ! Se disant et se persuadant que le vent était son principal allié, ce parapentiste gonfla (et gonflé en l'occurrence) s'en alla, concentré sur le muret et son barbelé (ça peut piquer si on est bas). Mais celui-ci fut quelque peu dévié de son cap et le côté droit de son para heurta notre bon vieux sapin, toujours roi des forêts et du pâturage. Ni une ni deux, notre sapin se saisit de son nouveau butin ! Plus de peur que de mal pour notre semblable qui, après 15-20 minutes de décrochage, quelques vannes des potes et une photo (on ne voulait quand même pas la louper, faut pas charrier) a pu s'envoler, et de l'arrière toujours ! (Diego T.)

22



Ben voilà, cela arrive de temps en temps...

Quand Damien Charmillot est le roi de la massette !



Et tu tapes, tapes, tapes, c'est ta façon d'aimer, dit la chanson...

Que fait un Charmillot de Courroux, Damien de son prénom, lorsqu'un ne peut (c'est surtout ça !) ou ne veut pas voler (aurait-il des alibis à faire valoir ?) ? Il travaille ? Bravo ! Il « taffe » mais pas toujours dans sa voiture. A l'image d'un samedi de mi-juin. Constat tout d'abord : les conditions météo ne sont franchement pas « tête », tout simplement entre-deux, comme on ne les aime pas. Grrr !!! Alors, comme le double Mich est en pleine construction de son château à Vicques, il a réquisitionné du monde pour l'aider.

Famille et potes sont là, bourrés de bonnes intentions. Ce matin, au programme, c'est pose de l'isolation au sol. Equipé d'une massette et d'un bout de latte à tuile, Damien aide Pascal, le beau-père du Michmich qui, en l'occurrence, est passé maître dans l'art de la découpe des grosses plaques d'isolation. « *Il ne faudrait quand même pas oublier qu'avant d'être policier, j'étais menuisier* », tonne Pascal. Quant à Damien, il tape comme un sourd. C'est le paradoxe avec sa frappe de mule et sa finesse de pilotage sous son Advance Sigma 9. Michmich a convoqué d'autres as de l'isolation, sauf le Plumiste de service. Et il sait pourquoi : de ses mains, il sait juste écrire, et encore. Donc pour les travaux manuels, mieux vaut ne pas compter sur lui ! (Daniel B.)

Soirées tardives et conduite ne font pas bon ménage...

Un biplace en fin de matinée avec le Fred et le Léo à Montmelon nous montre que le vent d'ouest est déjà puissant et il y a peu de chances que ça s'améliore durant l'après-midi, surtout du côté des Rangiers. Je retrouve donc une joyeuse équipe à Mervelier où certains ont déjà réalisé de beaux vols (sacré Damien, toujours là où c'est bon...). Comme d'habitude, parfois ça rentre bien mais lorsqu'on arrive au déco, c'est plutôt calme. Après quelques minutes à patienter, le vent revient et on se met en l'air pour un vol thermo dynamique sympa, mais pas gratuit.

Le soleil ne manque pas mais tout à coup, ça ne tient plus au Moncé, tout le monde se fait plomber vers l'atterro plus ou moins vite. Le Xa nous organise une navette-citron-express pour récupérer nos brouettes au déco. On est déjà près de la déchetterie sur le chemin du retour quand le Xa et le Damien s'arrêtent net devant moi. Une panne ? C'est

le Momo qui a donné l'alerte, le train arrière de son long bus « Domus » s'est embourbé au parking en pleine marche-à-recule. Pas moyen de repartir, même avec un cric... Demi-tour pour le sauvetage. Quelques efforts, le crochet du bus au Damien, ma corde de remorquage et un peu d'embrayage plus tard, le Domus-mobile est de nouveau sur la voie en gravier. Cela joue, Momo ? « *Bof, encore un peu les nains depuis hier soir...* ». Comme quoi, les soirées tardives et la conduite ne font jamais bon ménage !



Momo en bien mauvaise posture !

23

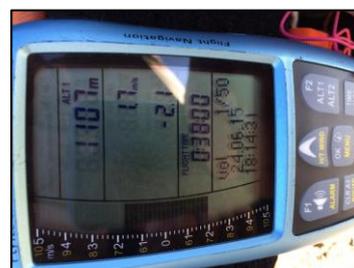
Le déco canon du Roth !

Après une soirée anniversaire au Télési de Grandval, et après avoir dormi sur place, la sécurité avant tout, le Long et le Roth s'en vont faire un vol. C'est encore le printemps et la journée promet. Chaud bouillant, le Roth propose au Long de décoller directement sur place. Le Long, pas trop motivé parce qu'il a envie d'assurer en partant du Raimeux laisse le Roth et rejoint les autres copains. Le Roth part à la recherche d'un déco et trouve son bonheur sur... la piste rouge bien évidemment.

Cela décolle tout bien, il gratte un moment, rejoint un groupe d'oiseaux, il monte, il monte, arrive à passer au Graiterie Sud et se fait catapulter au nuage. Il décide de transiter au Raimeux pour rejoindre l'emplacement où se déroule le pique-nique annuel des Roth.

Il arrive à 10h30 au-dessus du déco sud du Raimeux avec encore 400 mètres de gaz et survole tous les autres copains qui s'y préparaient pour y décoller, rouges de rage de le voir passer au-dessus de leur tête. (M. Wattenhofer)

Des vrais vols pour conjurer le mauvais sort !



Petite devinette : que fait un participant à la Jura'ltitude après avoir marché (et surtout presque pas volé) pendant trois, voire quatre jours pour les plus mordus de l'effort solitaire ? Il se repose ! Pas tout à fait, à vrai dire.

Comme pour conjurer le mauvais sort et à la connaissance de La Plume, trois pilotes sont allés se faire plaisir.

Un joli vol à Courfaivre pour Matthieu Geiser comme l'atteste son vario, une bonne heure dans les airs pour votre serveur au décollage de Raimeux Nord et un vol tout plaizzzzz pour Luca Gigandet une heure plus tard sur le même site. Ah, la passion !!! (Daniel B.)

Canicule : se rafraîchir par tous les moyens !



Les gros moyens !

Canicule de début juillet ! C'est très inhabituel par chez nous. Il faut se protéger par tous les moyens. Alors à la roulote, du côté de Moutier pour ceux qui ne le sauraient pas, on ne manque pas d'idées. Surtout le Momo qui se dit que l'idéal serait de se rafraîchir, même si la piscine communale n'est qu'à quelques brasses de la roulote. Quelques minutes plus tard et c'est le tonne pompe des pompiers qui est là. En deux temps et trois mouvements, la petite piscine est remplie. Tout le monde est content. (Daniel B.)



Probablement la plus petite piscine du monde, mais diablement efficace !

Daniel Evard : la passion du vol libre

Je n'ai pas encore beaucoup d'anecdotes à propos du vol libre, mais il aura fallu très peu de temps pour que cela devienne une passion. C'est en 2011 que j'ai fait mes débuts à la Flugschule Jura de Matzendorf. Cette année-là, la météo fut particulièrement favorable au vol, ce qui m'a permis de faire de nombreux vols dans cette région ainsi que dans l'Oberland bernois, vu que cette école offre la possibilité de voler sur plusieurs sites. La même année, j'ai obtenu mon brevet. Habitant au pied du site très populaire qui est celui de Montoz, régulièrement je monte à pied retrouver les copains en réalisant un petit vol du soir. Quoi de plus agréable pour finir la journée ?

Malgré le peu d'années d'expérience, en 2014 je me lance un défi de participer à la Run and Fly. Malgré le temps qui ne m'a pas permis de voler beaucoup, ce fut une magnifique expérience que j'ai eu la chance de partager avec mon suiveur David Brawand ainsi qu'une super

équipe de participants et d'organiseurs. Malgré les blessures aux pieds suite aux nombreuses heures de marche, je compte bien renouveler l'expérience dans un proche avenir. Pourquoi pas lors d'une prochaine édition de la Jura'ltitude ? Ce que je retiens également dans cette passion, ce sont les liens d'amitié qui se sont créés peu importe de niveau ou la région. Vraiment une grande famille, ce vol libre ! (D. Evard)

Séance du comité : une grillade pour se faire pardonner...



Nico, as de la grillade !

24

Mercredi 8 juillet : le comité du VLJ tient séance dans les locaux du delta, à Courfaivre. L'ordre du jour est copieux. Comme d'habitude, il y a les retardataires. Comme Simon Brancucci a les clés du local, c'est lui qui ouvre la porte et met dans la foulée quelques bières au frais. 19h30, toujours pas de Nicolas Tatti à l'horizon. Et pourtant il est chez lui. Un petit coup de fil du président et Nico déboule quelques minutes plus tard. Il avait oublié le rendez-vous. Comme pour se faire pardonner, il a organisé une petite et sympathique grillade alors que les discussions étaient fortement animées. (Daniel B.)

La journée de clôture aura lieu le samedi 24 octobre 2015 !

La traditionnelle journée de clôture du Club de Vol Libre Jura aura lieu le samedi 24 octobre prochain. C'est notre caissier Lionel Socchi qui se chargera de toute l'organisation. Comme d'habitude, l'objectif de cette journée est de passer un bon moment ensemble et si possible de voler avant les premiers frimas de l'hiver. Cette année, le concept changera quelque peu. Et pourquoi ne pas aller sur un nouveau site ? La sortie sera donc organisée du côté du Lac de Taney, en Valais. Au programme : vols dans la région du Bouveret, pour les plus sportifs depuis le Grammont et balades pour les accompagnant-e-s, le secteur de Taney regorgeant de possibilités de petites randonnées.

En cas de mauvaises conditions météo, d'autres activités seront proposées. Le club prendra en charge une partie des frais, l'idée étant de louer un bus pour effectuer le trajet.

Départ le matin et retour le soir même. Pour des questions d'organisation (réservation du bus), merci de vous inscrire impérativement d'ici le 15 septembre directement vers Lionel Socchi, lsocchi@sunrise.ch ou 076 / 585 81 03.(lpe).

Trois Jurassiens à la Hike and Fly Jura

Du 14 au 17 mai 2015 a eu lieu la 3^{ème} édition de la Hike and Fly Jura chez nos amis Vaudois. Le concept de la Hike and Fly Jura est un système d'étapes journalières qui consiste à passer plusieurs balises obligatoires et optionnelles. Chaque soir, tous les participants doivent se retrouver à la balise finale en passant par le plus de balises possibles selon un ordre donné. En cas d'arrivée après la clôture de la course à la balise finale, de lourds points de pénalité sont attribués. Ce sont donc Daniel Bachmann, Vincent Dreier et moi-même (Matthieu Geiser) qui nous sommes lancés dans cette aventure avec l'assistance de Martial Geiser (Le Matou) et Céline Mariéthoz (La copine du Vinch D.).

Lors du check météo traditionnel de veille de course, les conditions annoncées n'étaient pas très réjouissantes avec un vent fort ainsi que de basses températures pour les trois jours et peut-être de la neige pour le deuxième jour de course. Nous nous sommes donc demandé s'il était vraiment raisonnable de prendre le départ de la course avec de telles conditions. On m'a dit un jour : « *En parapente, si tu ne vas pas voir sur site à chaque fois que tu as un doute sur les conditions météo, tu ne voleras jamais...* » C'est donc avec un gros doute que nous nous sommes rendus le 14 mai dernier au pied du Suchet pour le briefing et le départ de cette Hike and Fly Jura.

Dès notre arrivée, nous avons été accueillis avec pas moins de 50 km/h de vent d'ouest ce qui annonçait une journée de marche difficile. Mais, heureusement, le vent n'était pas le seul à nous accueillir. Nous avons pu compter sur un comité d'organisation

**Quand la météo
n'est pas bonne...**

optimise, souriant ainsi que sur de bonnes tartines et boissons chaudes pour nous remplir la panse et l'esprit.

C'est avec enthousiasme que nous commençons le *briefing* où il nous est annoncé que la moitié des coureurs ne se sont pas présentés dû au mauvais temps annoncé. Ce qui est rassurant, c'est que nous n'étions pas les seuls à douter...

Départ donc pour cette première étape qui relie l'école de Philipe Briot, Le Suchet, Métabief et Le Chenit d'une longueur de 31,5 km et 1764 m de dénivelé à boucler en 10 h.

La montée du « Suchet » se fait rapidement avec moins d'1 h 20 pour le groupe de tête composé notamment de Vinch et moi-même, Daniel nous a rejoint cinq minutes plus tard. Arrivés au sommet, la chance nous sourit enfin avec une fenêtre d'accalmie d'1h, le vent d'ouest souffle à 25 km/h avec des rafales à 35 km/h. Petit vol pour les plus téméraires, Vinch est le premier

25



Le Vinch, Matthieu Geiser et Daniel Bachmann avant le départ à Baulmes. Ils ont encore le sourire, mais cela ne va pas durer... (photo Martial Geiser)

des trois à s'élancer, je le suis quelques minutes plus tard pour un vol depuis Le Suchet jusqu'à Entre Les Fourgs, vol lent et turbulent. Daniel décide, quant à lui, de descendre à pied avec quelques autres pilotes.

Suite à ce vol, je n'ai malheureusement plus beaucoup d'informations sur mes deux compères. Si vous voulez savoir comment s'est passé leur course, n'hésitez pas à leur demander, ils se feront un plaisir de vous la raconter.

Après ce vol qui fait du bien aux jambes, c'est parti pour le haut des pistes de Métabief. Une fois arrivé en haut, le vent est malheureusement trop fort et aucun site proche ne permet de décoller, il faudra donc terminer la course à pied. C'est donc parti pour le Mont d'Or (magnifique vue), le lac de Joux, puis enfin l'arrivée vers 18 h 45. Il aura tout de même fallu courir le long du lac de Joux pour boucler avant 19 h qui était l'heure de neutralisation de la course.

L'arrivée à Le Chenit s'est suivie d'une bière bien méritée et de diverses théories sur notre journée de marche. Tous les participants ont passé le même nombre de balises dans des conditions différentes, sauf Sylvain Freiholz qui a passé une



Matthieu Geiser au décollage au Suchet. (photo Léo Boegli)

balise supplémentaire située au Mont-Tendre.

Le souper des pilotes est suivi du débriefing et de la partie météo. Les prévisions pour la suite du week-end sont vraiment mauvaises : de la neige pour la deuxième journée et de la bise noire pour la troisième. Au vu des conditions, le CO a décidé d'annuler la deuxième manche.

Daniel et moi avons donc décidé d'arrêter l'aventure Hike and Fly Jura après la première manche dû à une météo trop capricieuse. Vinch avait prévu avant la course de ne pas continuer après la première manche pour s'envoler vers un pays plus chaud.

Après une bonne nuit de sommeil, Daniel, Matou et moi-même avons décidé de rentrer

gentiment en faisant un détour par le Val-de-Travers, où nous avons pu nous consoler en dégustant une petite absinthe, ainsi qu'un bon repas, pendant que la neige recouvrait déjà les routes.

Matthieu Geiser

Classement final : 1. Sylvain Freiholz, 870 points ; 2. Doru Grigorian, 619. 3. Christian Court, 618. 4. Markus Kohli, 617. 5. Fabian Umbricht, 610. 6. Simon et Daniel Heimgartner (biplace), 520. 7. Paul De Boer, 480. 8. Luca Brochon, 424. 9. Julien Rochat, 423. 10. Matthieu Geiser, 300 et Vincent Dreier, 300. 12. Stéphanie Westerhuis, 250. 13. Daniel Bachmann, 225. 14. Michale Küffer, 420. 15. Laurent Borella, 220. 16. José Fraga, 200 et Laurent Monneron, 200.



Décollage nord pour Vincent Dreier. Objectif : aller se poser en direction de Métabief (montagne à gauche sur la photo). (photo Léo Boegli)

Sans vario, c'est le bonheur absolu, parole de président !

**Voler tout nu...
ou presque**

Salut les Spatzs !

« Ça y est, il a refait ! » vont se dire certains... Eh bien non, désolé ! Le jeu de mots m'amuse bien, puisque... parce que... c'est-à-dire que... enfin voilà, une fois, au Graitricks, il y a déjà longtemps... Hum !

Aujourd'hui, voler « tout nu », ne veut pas dire voler à poil, ou à plume... J'entends par tout nu, voler SANS VARIO, tout simplement. Certains se diront « tain, il se prend bien la tête l'Alex de voler sans vario !... » J'espère que ce ne soit pas le cas ! Dans le cas contraire, faites-le moi savoir et j'essaierai de me corriger. Non, si j'aborde ce sujet aujourd'hui, c'est parce que oui, je vole sans vario, oui j'ai du plaisir et une certaine fierté de voler ainsi. Mais c'est surtout pour vous montrer que c'est possible, et bien !

Cela fait un peu plus de dix ans que je vole maintenant. Je me souviens de mes premiers « sauts de puce » sous le déco de Boécourt. Là déjà, il y avait cette oreillette qui vous hurlait (pas toujours heureusement !) dans l'oreille, « A gauche ! A droite ! Freine ! » etc... C'est indispensable au début, c'est certain, mais pas forcément agréable d'avoir sans cesse cette voix extérieure alors que vous êtes en effervescence devant le paysage qui défile sous vos pieds d'apprenti voleur. Ça gâche un peu le plaisir et cette impression de liberté. Je parle pour moi, mais sûrement que certains pensent un peu la même chose. Eh bien le vario, toujours pour moi, c'est encore (bien plus beaucoup) pire !

Grrrrr ! Je me souviens de mes premiers vols de site, en soaring, une fois breveté, avec les nombreux copains qui slaloment le long de la crête. Biiip ! Biiip ! Beuuuuuuup ! Biiip ! Je pouvais presque voler les yeux fermés ! Encore maintenant, mais comme je ne fais plus que rarement de vol de site, ou alors seul avec les buses et les chamois, je n'entends plus beaucoup ce brouaha de « Bip ».

Une question de bruit

Vous aurez compris que je n'ai jamais aimé ce bruit de vario. Je trouve tellement dommage de casser

Voler tout nu, Alexandre Constantin semble apprécier ces vols sans aide électronique.



ce silence et cette liberté que procure la sensation de vol, que cela me gâche en grande partie le plaisir d'être là-haut. C'est pourquoi, depuis mes premiers vols, j'ai adopté la méthode « tout nu », sans instrument de vol.

Avec le temps et les circonstances, il a bien fallu s'adapter un peu. Les restrictions aériennes se sont développées et les risques avec. C'est pourquoi j'avais acheté un GPS Garmin, prévu à l'origine pour la randonnée pédestre, afin d'avoir au moins l'altitude sous les yeux. Notre Pierre avait, il y a quelques années déjà, acheté en lot des radios pour écouter la TMA de Bâle afin de savoir si elle est active ou non.

On peut voler sans rien, mais il faut quand même respecter les lois aériennes !

Aujourd'hui, je n'ai plus mon GPS... R.I.P. Après des années de bons et loyaux services, il a fini par rendre l'âme. Mais en début d'année, je me suis vite aperçu qu'il me fallait à nouveau un appareil me permettant de voir à quelle hauteur je vole... Salop...e de TMA ! Activée 9/10 alors qu'aucun avion ne l'utilise ! Bon ça, c'est un autre débat.

Alors comme je l'expliquais, je vole depuis toujours sans vario. Et alors !?

Alors c'est cool ! C'est cool pour moi bien sûr. Ça peut paraître absurde,

bête si l'on se dit que c'est tellement plus facile avec ! Peut-être, mais non...

Il est vrai que de manière globale, j'arrive rarement à grappiller les derniers mètres du plaf' avant les autres. Ou bien que je ne trouve pas le noyau du premier coup, quoique... Mais hormis les performances, j'ai développé d'autres sensations, d'autres satisfactions. Le fait de sentir directement et le plus simplement possible cette masse d'air qui glisse continuellement sous votre sellette, au bout de ses doigts, le long du dos ou sur le visage, les odeurs et bien d'autres choses... C'est un plaisir qu'on ne peut connaître que « tout nu ». J'exagère peut-être un peu, mais c'est différent. Vraiment différent.

Cela ne m'a jamais empêché de gratter du pet de lapin ou de me refaire le cul dans les arbres. Au contraire ! Je pense que le vario confirme notre idée d'être dans le thermique, ce courant ascendant qui donne tant d'informations et de sensations.

Je me souviens d'une de mes premières grandes satisfactions de voler comme ça. J'avais encore mon Epsilon3, c'est dire si cela date... Fraîchement breveté, on était une équipe de 3-4 pilotes à aller voler à Delémont. C'était au mois de mai. J'ai décollé en milieu de groupe, avec

dans l'idée de faire un chouette vol de site, en espérant trouver un bon thermique. Je décolle, pars à droite... bof. Reviens sous le déco...bof. Un peu sur la gauche... Nada ! Stable de chez stable. Pas une brise, pas un pet, rien... Bon ben Delémont, vous le savez, on ne gratte pas pendant deux heures. Je vais pour poser et, un peu plus loin, j'aperçois un feu de bûcheron. Qui ne tente rien n'a rien ! C'est en frôlant les arbres que je vais en direction de ce feu. Je ne fais qu'un tout petit détour pour atteindre l'atterro. Et au pire je marcherai cinq minutes. Arrivé sur le feu, à la hauteur des cimes des arbres, 15-20 mètres grand max, « blup ! » (oui mon vario fait comme ça dans ma tête, j'ai pas trouvé d'autres réglages...). Un côté de l'aile qui vacille, une poignée de frein qui durcit quelque peu et je tourne de ce côté. Re blup, léger mais bien là, je zérotte dans un premier temps, puis tout en m'appliquant, j'essaie de zigzaguer puis d'enrouler ce pet de lapin. Je gagne quelques mètres puis je le perds ! Mais un détail qui ne pouvait pas m'échapper était l'odeur nauséabonde qu'il y avait dans le thermique. Le feu dont je vous parlais était en fait un paysan qui brûlait des buissons entremêlés d'herbes purinées... Miam !

Toujours assez bas, j'ai retrouvé cette odeur, puis le petit « Blup » sous les fesses, dans les mains etc... J'ai pu ainsi, petit à petit, alors que tous les autres se « vachaient », remonter le long de la forêt, le long de la crête et arriver jusqu'au nuage ! Quelques minutes plus tôt, à peine, je me préparais à poser et là, tout seul sous mon nuage, ou plutôt dans mon nuage, j'étais Heureux ! Aux anges en réalisant les possibilités et les sensations incroyablement fortes que peut nous procurer le vol libre. Cet instant, je l'ai vécu il y a un peu plus de 11 ans, mais c'était hier... Rien que de l'écrire, j'en ai les frissons. C'est une sensation qui reste ancrée longtemps...

Un dernier exemple, bien plus récent celui-ci. Mi-avril de cette année, une poignée de crosseurs se retrouvent pour voler à Raimeux. Ça aurait pu être une journée de défi ! Sans doute une des meilleures journées de vols que j'aie connues jusque-là.

Je décolle en 2^{ème} ou fais le fusible je ne sais plus. On gratte un peu avant de trouver la pompe qui nous emmènera à la 1^{ère} étape, la

Voler aux sensations, c'est la philosophie d'Alexandre Constantin.



Montagne-de-Moutier. Le Marc est devant et il compte bien y rester ! J'essaie de mettre des gaz mais il vole vraiment bien et vite. Et je n'ai guère envie de ploufer à la Montagne déjà... Gurkan me rejoint et nous entamons tous deux la transition afin de passer sur Moron. Mauvais choix, bloqués face au vent devant la ligne à haute tension (1^{er} point bas), nous n'avons d'autres choix que de revenir sur nos pas. Je plonge sous le vent de Moron direction la Montagne-de-Moutier. Pendant ce temps, je vois TOUS les potes me passer par-dessus, quasiment sous le nuage. C'est un poil frustrant... D'abord sous le vent, puis arrivé sous le déco, je bagarre déjà pour rester en l'air, puis petit à petit je prends des bulles pour enfin trouver LA pompe salvatrice. Je passe cette fois tout autrement sur Moron puisque je ne quitte pas les bases jusqu'à Loveresse. Gurkan, qui s'était refait sur le petit Champoz, fera un mauvais choix et devra poser vers Loveresse. M... j'aurais bien aimé voler avec encore un bout. Mais me voilà seul, à transiter vers la chaîne du Mont-Crosin. Je n'ai pas des tonnes de marges et il faut trouver un thermique rapidement si je ne veux pas prendre le train avec Gurkan... Je vais sur la Celtor. Mmm... Une petite odeur bien sympathique m'indique une activité thermique. Je reprends quelques centaines de mètres. Je repars en direction de Corgémont et paf ! Un petit moment de sur-place avant d'entrer dans la pompe qui me propulse au nuage, ou presque. Depuis là, je ligne vers Saint-Imier, en chopant quelques pompes pour assurer le coup. Je croise certains spatzs, qui ont décollé après moi, qui reviennent déjà sur

Tavannes. Sur Mont-Crosin, je parle avec un para que je pense être Léo... Je crois comprendre que c'est un peu difficile de se refaire sur Saint-Imier. Je rebrousse chemin juste derrière lui. Il prend la direction de Corgémont. Mais à ce moment, j'observe le plateau des Franches qui me paraît accueillant. Allez feu ! Direction Saint-Ursanne.

Mon idée avant de décoller étant de faire un chouette triangle, si possible, et c'est logiquement que je prends cette option. Ça ne marche pas directement. Je dois un peu longer au nord de Tramelan avant de refaire un point moyennement bas. En voyant les éoliennes de Saint-Brais, au loin, orientées déjà nord, une fumée sous le vent à Tramelan qui est couchée en sud... Je suis un peu perplexe. Effectivement, ça cisaille un peu. Mais à nouveau cette sensation de dureté dans une commande, puis l'autre. J'arrive finalement à faire le nuage et cette fois je file sur Lajoux, puis Foradrai et le déco de Montmelon. Ça a bien porté jusque-là mais à Montmelon je suis à la crête. Un coup d'œil derrière moi, les cums se sont presque complètement défaits sur les Franches...

J'ai pris le bon wagon ! Les éoliennes toujours nord, je m'appuie sur la gauche du déco. Je fais le yoyo. 30 mètres dessus, 30 mètres sous la crête. À ce moment, je ne peux même plus basculer sur Glovelier prendre le train... Et une buse m'indique un petit qqch. Je la rejoins mais elle transite et me laisse les miettes. Ça ne va pas le faire si je reste de ce côté, pourtant déjà à moitié ensoleillé. Mais je « saute » sur Glovelier en passant sur la Corniche. A peine de l'autre côté, sous le vent bien sûr, ça brasse pas mal. Normal vous me direz ! Mais ça brasse d'une certaine manière, pas seulement à cause des rouleaux. Il doit y avoir un thermique. Sous la crête, je cherche un peu et paf ! Yes ! Ma pensée était bonne. Je dois travailler pas mal mais j'y arrive. Ça devient toujours plus sain au fur et à mesure que je prends de l'altitude. Je ne comprends pas bien pourquoi mais le thermique est franchement déporté en est. Mais arrivé au plafond, je suis vraiment heureux ! Encore un point délicat que j'ai réussi à passer.

Je vais un peu abrèger car le vol est long... Mais en passant par le Mont de Courfaivre, puis les Gorges de Moutier, où je retrouve Léo cette

fois-ci ! Puis une longue transition pour rejoindre la première chaîne au Weissenstein, etc... Cette première chaîne est devenue vraiment nucléairement canon au fil des heures ! Je suis tout d'abord en mauvaise posture sous le Weiss, dans la cuvette. Mais comme le thermique est fort, les informations aussi... Parfois, je bute littéralement contre le thermique avant de pouvoir y entrer. D'autres fois, une plume se froisse, l'autre se tend et me soulève une fesse. Je parviens ainsi à rejoindre Balsthal avec Léo qui décide de retourner. En voyant les quelques cumus et les ailes en direction d'Aarau, je tente ma chance.

C'est la première fois que je pars par la crête en direction d'Olten. Je rejoins, de butte en butte, le tunnel autoroutier de Högendorf. Je me raisonne en me disant qu'il doit être tard et que l'activité thermique va gentiment baisser. Je rebrousse chemin et tente déjà de rejoindre Balsthal. Certains sont hauts sur ma tête alors que d'autres sont le cul dans les arbres. Mon tour ne tarde pas... Deux options, filer sur Oensingen et tenter de prendre une pompe très basse qu'un autre vient de prendre, avec le risque d'y poser ? Ou alors basculer un peu sous le vent, voire longeant voire je ne sais pas trop c'est caca, juste avant Balsthal, au soleil, mais avec une heure de marche si ça ne fonctionne pas ?

Bah ! J'aime la marche... Et mon instinct me dit que... J'arrive sous la crête, ça chahute un peu, ça tient tout juste, tout juste pas, je cherche les

irrégularités du relief, un rocher, un semblant de carrière et Blup ! Blup par-ci, blup par-là. Ça sent bon les arbres fraîchement coupés, ça résiste un peu dans les commandes, je me fais balloter de gauche à droite dans mon cocon, etc... Je monte encore, encore et encore tout en me déportant avec le vent. Il y a des fumées, des drapaux.

Je rejoins Balsthal, puis par la Schwängimatt je longe la crête. Des ailes attendent pour décoller, à l'ombre. Je continue sous la crête. En rasant les arbres, ça ne donne rien. Mais en y réfléchissant, je suis au nord et certains volent encore au sud. Je suis dans la période où ça donne encore un peu au sud mais où le nord n'est pas encore franchement installé. En me disant tout ça, je pense avoir une chance que les rouleaux, bien que légers, qui se rabattent sur mon versant, « décolleront » une bulle me permettant de remonter. Deux paras me suivent et restent collés aux arbres. Je me décale un peu sur la vallée et... Hop ! Une petite secousse. Puis une deuxième, etc. Tout en m'appliquant, car je n'aurai certainement pas la hauteur pour une deuxième chance, je remonte à la verticale, sans être vraiment déporté. Ça a marché ! Plus je gagne des mètres, plus je me déporte sur la crête afin de profiter de la rencontre du vent du sud et de celui du nord. Cela marche plutôt bien ! Mais comme je n'ai pas de vario, ni GPS ou autre altimètre, je dois imaginer les 1750 m de cette fichue TMA à la c... ! Plus personne en l'air, ou presque, et

une restite bien présente... C'est bien et c'est pas bien ! Arrivé au début du Weiss, je vois derrière moi un parapente reposer au déco de Niederwiler. Il a certainement dû péter les kils et reposer prendre sa voiture au déco !... Ce qui me sera confirmé un peu plus tard... Joli ! A mon tour maintenant de transiter depuis Hasenmatt pour rentrer chez moi. Encore une petite bulle pour assurer le coup et me voilà devant Maljonc, avec une vue imprenable sur la vallée de Moutier, et juste sous mes pieds, ma maison !!! Yahouhou !!! A ce moment, ça sera mon plus beau vol ! 7 h 30 en l'air, 134 km au compteur et pleins de souvenirs...

(Ma vénérable LM4 n'a pas dit son dernier mot... !)

Et j'y reviens enfin, « tout nu », sans vario.

Alors tout ça pour vous montrer que même si les cracks, les mouillés de chaud et autres compétiteurs volent avec 1012 appareils sur les genoux, dont un vario, cela n'est pas une obligation, mais un confort ou une habitude. Je ne suis pas le gourou de la reconversion au « tout nu », mais avec un peu d'habitude, en réfléchissant un peu et surtout en regardant Dame Nature, on peut la comprendre et en profiter encore plus, en silence...

De nombreux signes nous aident à trouver le thermique, le pet de lapin qui nous sauve ; un drapeau qui s'agite, une fumée couchée, qui monte, une éolienne, des feuilles, du foin, un oiseau, d'autres libéristes, un nuage, une odeur et j'en passe. Et ce thermique qui nous offre tant de sensations... Une fesse qui se lève, une commande qui durcit alors que l'autre se ramollit, l'aile qui bascule en avant, en arrière, une plume qui flappe, une toile d'araignée sur le visage et cet incroyable pied aux fesses quand ça pompe des briques sur palette !!!

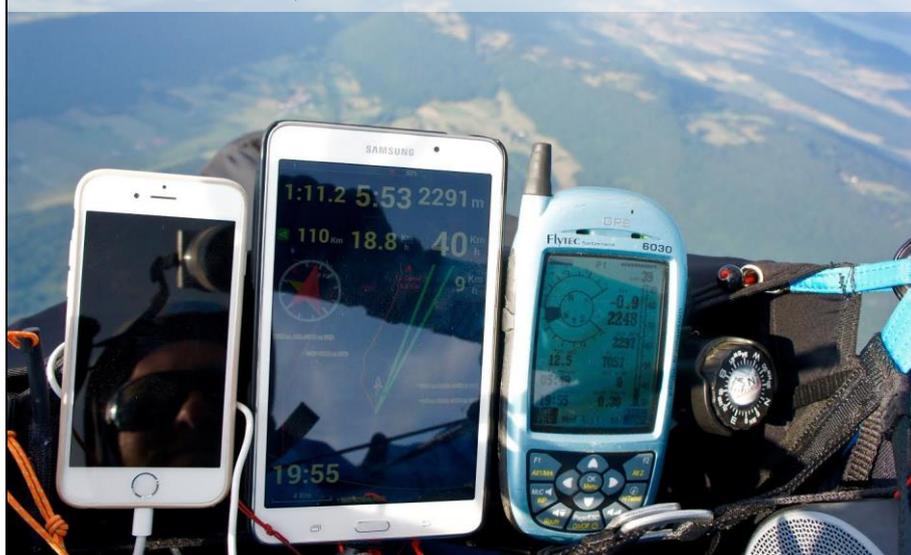
Wouhaaaa ! C'est ça le vol LIBRE.

C'était un peu long, encore une fois, désolé. Mais avant tout profitez de cette chance de pouvoir voler, sentir le vent sur votre visage tout en se laissant bercer dans l'horizon...

Bon vol !... Avec ou sans ! ;-)

**Un spatx à poil,
tatoué Constantin sur les fesses**

Avec tout cet attirail, est-ce encore du vol libre ?



La voile simple surface, une alternative intéressante !

Un peu de technique

Une simple idée pour une simple surface !

Qu'est-ce que c'est que ces nouvelles idées ? Nouvelles technologies ? Et pourquoi aussi font-elles un tel bruit dans notre sport ? Voire, pourquoi ne font-elles pas trop de bruit...

En fait, c'est simple mais difficile à comprendre. Aujourd'hui, il est évident que tout le monde a envie de voler facilement, loin, longtemps, en sécurité, sans porter lourd, etc., etc.

Le parapente, une démocratisation bien avancée comme on s'en rend compte ! De plus en plus d'adeptes se lancent et ce, sans forcément comprendre grand-chose à ce sport si magique. Bien exigeant, bien des fois.

Donc, après un brevet bien mérité, les nouveaux, mais aussi les anciens volants, souhaitent faire un truc qui ressemble aux stars de la X-Alps et ceci, surtout à son niveau, comme pour notre belle Jura'ltitude XC.

Brevet en poche, je souhaite marcher... Qui dit marcher dit, du matos, un poil plus léger. Mais plus léger jusqu'où ? Et jusqu'à quel point décide-t-on de s'alléger au détriment du confort de vol, mais aussi de la sécurité...

Depuis environ 4-5 ans, beaucoup de gens ont en leur possession deux équipements de parapente. Souvent on garde son premier équipement, celui qui a été utilisé pour faire ses armes en école, et il servira en voyage « facile ». Cette aile de progression a de belles années encore à vivre avec vous ! J'ai des potes qui font 100 km avec ces machines... En plus, une petite fermeture et ça se rouvre seul... yeahhh. Souvenez-vous qu'il n'est pas toujours facile d'avoir un hélico de la Rega à côté de son spot de prédilection au fin fond de la planète... Qui plus est, si perte de bagages il y a (vous



François Boillat sous la Skin de chez Niviuk au déco de la Pierreberg

pouvez demander à Daniel), voire vols dans un véhicule et bien voilà, c'est fait on ne s'énervera pas. Car on sait que sa belle machine est à la maison...

De plus, en situation mouillée dans nos contrées JuraNoBerNoises, il sera plus « propre » d'utiliser sa machine un peu plus usée, que sa belle aile du dimanche.

Je récapitule:

1. Garde ton aile qui t'a fait découvrir le parapente, utilise-la en vacances ou en hiver...
2. Fais tes premiers 100 km avec cette aile, tu verras, c'est tout facile...
3. Pars en voyage avec, car tu la connais super bien et elle pardonne tout !

Et après alors ? Eh bien, là est la question ! Il y a mille façons de voler léger et c'est bien là le problème. Trouver le bon compromis.

Si je vous parle de ces fameuses simples surfaces, c'est que c'est une piste intéressante. On voit un potentiel très intéressant. Pour en avoir essayé quelques-unes, je peux dire que ça vole super bien. Que ça gonfle facile. Que ça ne ferme pas. Et que vu qu'elle a des

limites, et bien, on ne les dépasse pas !

Je veux dire par-là que ce n'est pas avec ce genre de matos qu'on va envoyer des figures impossibles. C'est du léger, c'est du montagne, facile à transporter, compact et qui permet de descendre une côte sans s'user les genoux. Mais qui permet de voler et de tenir dans un petit dynamique bien sympa. Si le thermique est faible, plutôt que de se battre, il faut préférer trouver une solution qui permettra un autre type de vol, non ?

Que ce soit chez Ozone avec la XXlite, ou les fabricants à la maison, comme la batlight, ou encore Niviuk avec sa nouvelle Skin, je dois dire que le choix existe et qu'il dépendra d'une bonne dose de réflexion avant son acquisition. Plus simple qu'une réflexion, c'est l'essayage. Mais on n'essaie pas ça comme des slips au magasin. Prenons les bonnes infos et pas uniquement ce qu'on lit sur le web.

J'ai eu l'occasion de voler aux côtés d'une Pi de chez Advance, qui est

un parapente normal de 23m², avec une Skin simple surface à ma taille (oui, oui, ça existe...). Elle a cinq boudins gonflés ce qui est une nouvelle et bonne stratégie. Et en vol aux côtés de la Pi, j'ai vu que j'avais la même finesse et le même plané que chez Advance ! Na! ça c'est dit et c'est fait. Alors simple ou double ? Ben en fait, c'est selon ce qu'on veut faire. Si vous marchez et descendez en volant, j'ai bien dit descendre... eh bien une nouvelle idée est la simple surface ! Alors du léger, du compact, du simple à démêler, du rapide à monter sur la tête et du facile à décoller avec une prise en charge rapide !

Je prends la Pi (de chez Advance, classée B à un certain poids) ou une ULTRAlite (le mini parapente B d'Ozone), on pourra faire plein de trucs qui ressemblent à du parapente. Dans tous les cas, on n'a pas la perf de sa belle aile de cross, on est d'accord. Mais quand c'est juste un plouf, a-t-on besoin de son cocon, de sa voile de 6 d'allongement, de tous ses appareils électroniques ? Non, non, non et non ! Rester simple et voler simple, c'est vachement bien. Il faut rester dans l'esprit du vol libre...

Les conditions ne sont pas annoncées thermiques, alors autant faire un vol avec autre

chose. Et avoir ces autres sensations. Avoir l'impression de rester en vie. Améliorer sa plasticité cérébrale, quoi ! C'est tellement plus ludique de prendre un nouvel engin. Et ça apporte d'autres émotions qui sont ensuite à partager en se prêtant le matos tout beau tout neuf avec ses potes. Au niveau sécurité, si ces ailes sont mises sur le marché, c'est que c'est « secure ». MAIS j'insiste, il ne faut pas tenter de lui envoyer un tumbling à fond les manilles... c'est comme si vous aviez une Porsche rabaissée et qu'on allait rouler dans un chemin de cailloux... C'est fait pour descendre et ça doit ressembler à un « entre deux » entre parapente et une voile de speed ! Comme ça tout le monde peut en faire avec sa licence de parapente et pas besoin d'autre chose.

En revenant aux simples surface, oui on monte ! Oui, on fait du soaring ! C'est juste une histoire de vitesse de vent et voler dans du fort est égal à accepter des fortes turbulences, donc se mettre une limite plus basse, c'est aussi être cool sous sa machine. Savoir quelle vitesse peut être gérée permettra de se dire oui ou non sur le déco.

Choisir, tester, et se dire qu'une simple surface c'est cool, permet d'avoir un autre style.

Alors 2 possibilités, soit vous essayer quelque chose du marché en passant me voir, soit vous vous la construisez vous-même en allant ici :

<http://www.laboratoridenvol.com/projects/bhl-jap/bhl-jap.html>

Après votre choix drastique sur la machine, restera la sellette. Je pense qu'on peut éviter les compromis et avoir un sac sellette bien léger. On a pris du sac réversible avec sellette à patelles et on arrive à 1,7 kg de sellette... allez quoi, c'est juste deux bouteilles de rouge... Ne lésinez pas sur cet aspect et prenez un secours ultralite pour 900 grammes...

Avec tout ça, vous allez vous rendre compte que c'est magique, que c'est grisant, que ça décolle presque partout, que c'est ultra simple et le parapente pourra encore vous faire découvrir plein d'aspects que vous n'avez pas encore touchés. Une nouvelle dose de découverte et hop, vous revivrez comme au début ! Ce sera un renouveau, un premier grand vol avec les « gilils » au ventre, comme au début !!!

**Volablement vôtre !
Votre François.**



La XXlite de chez Ozone.

Un triangle FAI de 153 km : sacré exploit de Léo Boegli !

L'interview
vérité

Triangle FAI de 153,86 dans le Jura : une performance juste incroyable qui a été réussie par Léo Boegli le 15 juillet dernier. Et pourtant, lorsqu'il s'est envolé de la Montagne-de-Moutier sur le coup de 9h20, il pensait juste faire un petit vol matinal. Comme quoi... *La Plume* est allée recueillir ses impressions.

On s'est donné rendez-vous à On s'est donné rendez-vous à Moutier, dans son fief prévôtois, sur la terrasse du Tabou, pour une discussion sans... tabou autour d'un repas de midi pris sur le pouce. Pour une fois, je m'y rends avec mon gros bloc-notes alors que d'habitude je me sers de mon ordinateur pour écrire en vitesse ; j'imagine qu'il aura beaucoup de choses à me dire et que les anecdotes fourmilleront. Je ne serai pas déçu : « Si je raconte trop d'histoires, il faut me le dire sans hésiter », m'interrompt-il alors que je ne vais pas assez vite pour relater ses propos.

Une saine rivalité

On commence par évoquer la Coupe de distance 2014, qu'il a d'ailleurs brillamment remportée avec 387,65 points, au nez et à la barbe de son grand rival et néanmoins pote, Joris Lardon, et ses 360,14 points : « C'est vrai, il y a un peu de rivalité entre nous deux, mais cela reste de la rivalité saine. Mais une fois que l'on est dedans, on se pique rapidement au jeu. »

Le classement final de cette Coupe de distance édition 2014 s'est joué sur des petits riens. C'est Léo qui nous explique et cela s'est passé le 21 août de l'année passée. « Avec Joris, nous sommes allés au Weissenstein. Je savais que si je réussissais un vol



Léo Boegli dans ses œuvres : juste du grand art !

de plus de 100 kilomètres (105 exactement), je passerais devant lui. Et par chance, j'ai pu le faire, parce qu'il faut avoir de la chance en cross, même si d'autres paramètres interviennent. »

Depuis le Weissenstein, Léo longe la première chaîne sur le versant sud jusqu'au Mont-Sujet, au-dessus de Lamboing. Depuis ce point, il met le cap sur Egerkingen, puis retour au Weissenstein : « C'était tellement bon que j'ai poursuivi jusqu'à Malleray où j'ai posé. » Avec ce vol, Léo prend la tête du classement : « J'imagine que pour Joris, cela ne fait jamais plaisir de se faire dépasser sur la fin, mais voilà, c'est la compétition. Au contraire, le fait d'être en quelque sorte roue dans roue toute la saison est très motivant. »

Une étape supplémentaire

C'est sûr, en 2004, Léo Boegli a assurément franchi une étape supplémentaire, après avoir souvent terminé 4^e ou 5^e les années précédentes lors de cette même Coupe de distance. Premier donc, il a eu droit à sa bouteille (ou peut-être à ses bouteilles, on n'a en fait pas

contrôlé...) de vin offerte lors de l'assemblée générale.

2015 : les conditions printanières et même estivales sont juste incroyables. Les « crosseux » de la région que sont Joris Lardon, Vincent Dreier, Alexandre Constantin, Béat Howald et Léo Boegli décident de prendre une licence suisse pour figurer dans le classement national du Xcontest, la référence pour les adeptes des vols de longue distance. Explications : « Auparavant et compte tenu du fait que nous n'avions pas de licence suisse, nos vols étaient référencés dans le classement mondial, mais pas dans le classement suisse. » La saison est très bonne et les vols du tonnerre s'enchaînent les uns après les autres. « Avec cette licence suisse et en validant nos vols sur Xcontest, on peut comparer et analyser les vols des autres. On apprend beaucoup des vols des autres. »

Tout commence en 1999

Back to the Future... 1999 : « Avec mon pote Daniel Bouquet, on faisait beaucoup de snow l'hiver. Et en fait, l'été on s'emmerdait un peu. Un jour, Toni Schneeberger,

qui est un copain d'enfance et qui venait de passer son brevet me demande si je ne voulais pas lui faire une navette à Graiteray. »

Léo accepte sans hésiter et surtout sans savoir que ces quelques kilomètres entre Moutier et le Graiteray sur ce chemin en piteux état seraient en quelque sorte la révélation : « A cette époque, relève notre interlocuteur, ce n'était pas encore le boum du vol libre. Il n'y avait pour ainsi dire que Francis Petermann et son delta. »

Léo Boegli se met soudainement à sourire : « Quand je l'ai vu décoller, je me suis dit que c'était trop beau ! » Le même soir, Léo va s'en jeter une dans un bistrot de Moutier. Daniel Bouquet l'accompagne. Léo lui conte ce qu'il y vu sous ses yeux : « Ce serait bien si on faisait du parapente l'été ? » La réponse de Daniel Bouquet fuse alors : « Oui, alors on commence quand ? » Les deux compères se renseignent et se rendent dans la foulée à Tavannes, chez Bruno Vincenzi, qui tient l'école Gliss'Air One.

Et hop, en l'air !

Un stage d'initiation est programmé quelques mois plus tard. Léo et Daniel sont alors contraints de ronger leur frein. Et puis le grand jour est arrivé : une matinée de pente école et hop le lendemain, c'est déjà le premier grand vol sans avoir auparavant fait un biplace pédagogique : « C'était très impressionnant comme premier vol à Tavannes. Bruno était un super instructeur. Il cherchait vraiment à transmettre son savoir sans pousser les élèves. Quand il me disait quelque chose ou qu'il me faisait des remarques, cela me mettait en confiance. »

Léo Boegli l'admet volontiers sans rougir : sa formation de pilote a connu des hauts et des bas. Il a d'ailleurs connu un pépin lors d'un décollage à la Montagne-de-Moutier, alors qu'il n'avait qu'une petite quinzaine de vols à son actif. Il en porte encore quelques stigmates. Il relève son

Perdre le moins possible d'altitude en transition !



short et nous montre une cicatrice sur son tibia. Wouahhhhh ! « Lors de mes débuts en parapente, j'avais de la peine à bien sentir la pression dans mes freins. En décollant lors de ce fameux vol, l'aile a fait une demi-fermeture alors que j'étais à peine en l'air. Toutes les personnes qui étaient présente ont hurlé pour me dire que j'avais une demi-fermeture. J'ai alors essayé de me reposer et j'ai fait un retour à la pente. »

Bilan : la peau arrachée sur le tibia sur une longueur de 30 centimètres. Et aussi trois mois d'incapacité de travail : « Cela a été difficile de recommencer. Je me suis en fait réconcilié avec le parapente le printemps suivant à la dune du Pyla. C'est là où j'ai réellement compris comment un

parapente fonctionnait. En deux semaines, j'ai appris le face voile, alors que seuls les meilleurs parapentistes de l'époque maîtrisaient. »

De l'expérience !

Aujourd'hui, plus de quinze ans après ses débuts, Léo Boegli, c'est avant tout de l'expérience et même beaucoup d'expérience. N'ayons pas peur des mots, c'est l'un des meilleurs pilotes de cross de l'Arc jurassien : « Merci du compliment, mais cela ne fait que trois à quatre ans que je me suis spécialisé dans les vols de distance. »

Et cette question sur le matériel : faut-il absolument avoir une aile performante pour faire de la distance ? Selon Léo Boegli, la performance de la voile

Des instruments bien utiles...

importante pour la vitesse en vol : « Généralement, sur un long vol de plusieurs heures, ma vitesse moyenne est d'environ 23,8 km/h, mais sur Xcontest, il y a des vols qui sont effectués avec des voiles A et la vitesse moyenne est de 16, voire même 17 km/h. »

Léo Boegli est même catégorique : rien ne sert de se mettre sous un avion de chasse si on a peur d'aller sous le vent : « L'important, c'est d'être à l'aise dans toutes les circonstances. Quand je vole, je ne pense pas à ma voile (Ozone Mantra 6), je me concentre sur les thermiques à trouver et sur les transitions. »

Pour étayer ses propos concernant la performance pure du matériel, Léo cite en exemple Jan Laïs qui vole avec une voile de catégorie C (Ozone Delta 2) et qui vole aussi vite que d'autres pilotes sous une voile D : « De nombreux pilotes surestiment souvent leur capacités à maîtriser une voile très performante. Je l'ai aussi fait avec l'Enzo 2. »

Le pilote prévôtois l'avoue : pendant très longtemps il a été chiard. Pas question pour lui de se mettre en danger inutilement. En revanche, c'est l'acro qui l'a fait progresser de manière spectaculaire : « Une voile qui ne vole plus est pour ainsi dire toujours récupérable. Il suffit de faire les bons gestes et cela

demande beaucoup d'expérience et de sang-froid. » Léo a ainsi exercé le décrochage, le vol parachutal, le vol arrière et même l'hélicoptère à répétitions pour se perfectionner : « Quand cela se passe mal en l'air, cela va très vite. Il faut être réactif. »

Léo cite un vol sous l'Enzo 2 ; il était sous le vent dans la région de Moron : « Dans un thermique très fort, ma voile a fait une grosse cravate. Impossible de l'enlever sans une grosse manœuvre. J'ai choisi de faire un décrochage pour y parvenir. Si tu ne maîtrises pas ça, c'est vite vu, tu n'as plus qu'à tirer le parachute de secours. »

Question dès lors, Léo ne prend-il pas des risques trop grands ? L'intéressé a plutôt envie de répondre par la négative : « Quand cela se passe bien, tu n'as jamais l'impression d'avoir pris des risques, mais en général, je reste prudent ! » On va le croire...

Et puis cette date : 15 juillet 2015. Elle restera dans les annales. Léo Boegli réussit l'exploit de l'année ; tout simplement un triangle FAI de 153, 86 km au départ de la Montagne-de-Moutier. Par triangle FAI et pour les non-initiés, il faut comprendre un triangle quasi équilatéral. C'est-à-dire que le plus petit côté doit faire 28% de toute la distance. Et si vous n'avez pas compris, il reste encore votre

meilleur ami du net : Google ! Le record précédent était l'œuvre de Thomas von Burg en 2014, avec 130,64 km. « Ce jour-là, j'avais initialement prévu de faire des biplaces, mais je les ai annulés. C'était annoncé vent d'est, donc pas favorable dans la région. Dans ma tête, c'était juste un petit vol au départ de la Montagne-de-Moutier. » Léo transite jusqu'à Raimeux, puis « tire » jusqu'à Egerkingen via l'Obere Wengi. Et puis cela se complique au retour : au-dessus d'Aedermannsdorf, dans la vallée de Balsthal, Léo coule. Il ne lui reste plus que 150 mètres et c'est au tas. Il aperçoit un oiseau qui enroule. Il va se mettre au même endroit que lui : jackpot ! Il réussit à se refaire in extremis. En grattant dans tous les endroits possibles, il atteint Moutier, puis Raimeux, Delémont par Vellerat. Arrivé au-dessus de Pleujouse, objectif Chaumont dans le canton de Neuchâtel, via Chasseral. Léo gratte, gratte et gratte encore tout ce qu'il trouve sur son passage. Sur le retour en direction de la Montagne-de-Moutier il passer à 2400 mètres à Chasseral, il sait que c'est presque gagné : « J'ai encore pris une pompe à Reconvilier et je suis allé tout droit jusqu'à la Montagne-de-Moutier où j'ai posé à côté de ma voiture. » Ben voilà ! Bravo Léo. Ce dernier reste réaliste : il pense que son score ne va pas tenir longtemps : « Il y a de très bons pilotes en Suisse alémanique et qui connaissent bien notre région. »

Du coup, Léo s'en est allé trinquer une bonne mousse avec ses potes à la roulotte où son incroyable performance a été applaudie à sa juste valeur.

<http://www.xcontest.org/switzerland/fr/vols/details:LeoBoegli/15.7.2015/09:20>

P.S. : On oubliait encore... Léo Boegli est pilote biplace et effectue entre 50 et 100 vols avec des clients chaque année. Chapeau bas, l'artiste !

Daniel Bachmann
pour *La Plume triangulaire*

Raimeux Nord et Sud : c'est interdit !

C'est forcément forcé qu'à force de forcer, ça risquait bien de forcer !!!

Bon, on ne va pas y aller par quatre chemins... C'est clair, tout le monde ne se sent pas concerné (malheureusement pour certains) mais tout le monde le subit.

Vous êtes grands maintenant ! Y'en a marre de se faire incendier à gauche et à droite par des paysans mécontents !

Au lieu de déjà ronchonner et gueuler derrière votre *Plume* qu'on exagère et que les paysans sont tous des trous d'bal, assumez, responsabilisez-vous et lisez plutôt...

Cela fait des dizaines d'années que l'on utilise régulièrement les terrains des paysans et autres PROPRIETAIRES de terrains. Oui, PROPRIETAIRES ! Si ça n'est pas encore bien ancré dans la tête de certains, lorsque que nous roulons pour accéder à un décollage, lorsque nous parquons notre voiture sur une montagne, que nous faisons demi-tour pour redescendre, que nous accédons à pied jusqu'à un décollage ou que nous sommes simplement sur un décollage, nous sommes chez un PROPRIETAIRE. C'est parce que ce PROPRIETAIRE veut bien nous ACCORDER SA PERMISSION sur SON TERRAIN, que nous pouvons pratiquer notre sport.

Que cela vous plaise ou non, c'est comme ça !

Pour avoir permis, parce que ça ne date pas d'hier et ça n'est pas tombé du ciel non plus, d'accéder aux nombreux sites de vol, autant pour décoller qu'atterrir, le CLUB VLJ et ses BENEVOLES a depuis des années crée des liens et des accords avec tous ces PROPRIETAIRES.

Pour que nous puissions continuer à pratiquer notre sport, il y a DES REGLES A RESPECTER !!!

De mauvaises nouvelles du front



Déco nord de Raimeux : on ferme !!!

Si vous n'êtes pas contents, nous n'y pouvons toujours rien. La vie est parfois dure...

Il faut bien vous mettre en tête, même s'il y a des couacs ailleurs, j'insiste sur la région de Moutier. C'est grâce aux PROPRIETAIRES et au CLUB VLJ que vous pouvez voler sur les sites de la région. Eh oui, un Club de vol libre, ça sert aussi (et surtout) à ça !

La moindre des choses est de respecter cela, de grandir un peu au lieu de traiter les autres de « connards, tarés » et j'en passe ! Soyez adultes et si vous êtes en faute, fermez votre clapet et assumez. Et même si c'est parfois difficile, surtout pour certains, donnez raison au paysan et excusez-vous. Cela évitera certaines histoires.

Comme vous le savez, le « déclencheur » a été le site du Raimeux.

Le paysan, même s'il a son caractère, reste le gérant, donc le PROPRIETAIRE des lieux.

Qu'il y ait de l'herbe haute ou non, il est FORMELLEMENT INTERDIT DE ROULER DANS SES CHAMPS !

Que ce soit soit provisoirement pour décharger des libéristes, que

ce soit le temps de faire son vol ou même et surtout pour manœuvrer, aucun véhicule ne doit empiéter dans l'herbe. (J'entends déjà les grincheux...) C'est également sans rappeler qu'on doit rouler « comme des gens » sur les accès goudronnés ou non.

Malheureusement, nous nous apercevons que, dans la région de Moutier en particulier, les histoires commencent à prendre de l'ampleur. Nous ne sommes pas ici pour viser et dénoncer tel ou tel libériste. C'est un ensemble et un fait. Il est temps d'arrêter de penser que tout est normal et que tout roule ; que si les paysans ne sont pas contents, ce sont des connards ; que le jour où ça coïncera sérieusement, on trouvera bien une solution. Eh bien malheureusement, ce jour est très (trop) proche et des mesures ont dû être prises. D'où la nécessité de fermer jusqu'à nouvel avis les sites de Raimeux Nord et Sud, en attendant de trouver une solution chez nos libéristes.

Fin juillet, j'ai fait une marche en famille et en ai profité pour

récupérer ma voiture parquée correctement au Signal, sur la place en gravier prévue à cet effet. Arrivé à 300 mètres du signal, j'ai croisé deux voitures de parapentistes qui redescendaient après leur vol. En discutant avec l'un d'eux, je lui ai fait savoir que j'avais oublié la clé de ma voiture à la maison (...) mais que je pouvais normalement ouvrir ma voiture. Il s'est gentiment proposé de m'attendre pour voir si ça irait pour moi.

Ni une ni deux, le voilà en train de faire demi-tour... dans le champ voisin ! Comble de malchance, le paysan est arrivé au même moment...

Déjà qu'il a d'autres chats à fouetter, il s'en est fallu de peu pour qu'il retourne la voiture qui m'attendait avec son frontal... C'est enragé qu'il a sauté de son tracteur pour me dire ce qu'il avait sur le cœur. Je ne vous cache pas qu'il n'y avait aucune place pour la sympathie ! Même mon paternel ne m'a jamais incendié de la sorte ! Mes nombreuses excuses, au nom de ceux qui avaient déjà roulé dans son champ ou mal parqué, j'ai pu me les mettre bien profond... ! « En dix ans c'est toujours bien allé,

mais ces derniers temps y'en a vraiment marre !!! » Hum ! Heu ?...

« Si vous n'arrêtez pas votre bordel tout de suite, je vous dégingue votre saloperie de rampe à la tronçonneuse !!! » Comme dit plus haut, ce n'est pas ce cas en particulier, mais c'est un ensemble de négligences de votre part qui ont fait déborder le vase. Et il a plus que débordé !

C'est pourquoi la décision de boucler le site a été prise conjointement avec M. Schübpach.

D'autres sites sont touchés par certaines tensions, plus ou moins importantes. Un simple exemple en plus de Raimeux : Le Graiterie est très fréquenté. Peut-être trop parfois, mais nous sommes toujours plus nombreux à voler. Les barrières restent parfois, heureusement toujours plus rarement, ouvertes au bétail qui s'échappe.

Les paysans qui exploitent le Graiterie doivent emprunter leur route toute l'année. Certains se décarcassent pour débayer et entretenir ces routes, et en particulier la neige au printemps pour que nous, entre autres, puissions monter à Graiterie.

La moindre des choses et un minimum de savoir-vivre serait,

afin de les remercier pour ces tâches (même si le Club VLJ amène chaque année des bouteilles de vin à cette attention) d'aller boire un verre (Auberge) de temps à autres... Ce n'est pas grand-chose mais apparemment oui.

PARTOUT où nous allons voler, nous devons être responsables de nos actes. Nous devons agir en tant que tels et ce n'est que comme ça, que nous pourrions continuer à voler.

Dans le cas contraire, un jour ça sera STOP ! Mais un STOP DEFINITIF... ! Comme c'est presque le cas à Raimeux.

S'il vous plaît, ne soyez pas de mauvaise foi et RESPECTER L'OUTIL DE TRAVAIL DES PROPRIETAIRES que sont leurs champs. Et pour certains, au lieu de vous en foutre et que tout le monde finisse par en payer le prix, remettez-vous en question et corrigez-vous.

Et comme dit plus haut, si vous ne voulez pas le faire pour vous, faites-le pour les autres... Merci.

ABE

En espérant que vous ayez saisi le message, le Club VLJ vous souhaite de bons vols.

**Alexandre Constantin,
pour le VLJ**

Il faudra encore patienter pour s'offrir cette vue aérienne de Rebeuvelier...

