

LA PLUMIE



Décembre 2017

Jura'ltitude XC 2017

Raphaël / Amandine, le couple magique

Delta-Parapente

Dr Voiblet explique tout

Espace G à 300 mètres

Ce qu'il faut savoir...

Voyages

Jura Evasion en Sicile



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



Salut les libéristes

Et voilà encore une année et par là-même une saison de vol qui sont passées à vitesse grand V, ma première en tant que président de votre club préféré après mon élection lors de la dernière assemblée générale.

Que dire de cette saison 2017, sinon qu'elle fut somme toute d'un très bon cru, tant au niveau du nombre de vols effectués et des kilomètres parcourus qu'en ce qui concerne les sorties du Club qui ont connu un beau succès, tant au Piémont lors du week-end de l'Ascension (voir *La Plume* de juin), que lors du week-end de clôture au Lac Noir (6-8 octobre). Si quelques clubistes ont été surpris, voire déçus du changement impromptu de date – la journée de clôture avait été initialement fixée au 21 octobre –, les personnes présentes – dont plusieurs deltistes, ce que je trouve très réjouissant – ont été enchantées par l'organisation et l'accueil que nous ont réservés Amandine et Raph.

Je profite d'apporter ici quelques explications : lorsque Raph m'a fait part de son projet et m'a demandé ce que j'en pensais, j'ai naturellement tout de suite approuvé, non sans avoir au préalable consulté le comité. On ne va pas laisser passer une occasion pareille et mettre les bâtons dans les roues à des membres motivés à organiser une sortie... Ils sont si rares et si précieux ! Le chalet étant déjà réservé pour le seul week-end libre en septembre-octobre et la proximité avec la date prévue pour la sortie de clôture – 15 jours après – nous ont poussés à annuler cette dernière. Ce fabuleux week-end fribourgeois vous est relaté quelques pages plus loin.

Pour en revenir à l'année écoulée, rien de particulier à signaler au sujet des sites de vol. Pas de gros travaux sur nos décors et des stations météo qui ont plus ou moins bien fonctionné tout au long de la saison après quelques réparations (webcam) et grâce aux améliorations apportées par Pierre Arn (étanchéité). A part un léger contentieux concernant le chemin d'accès qu'empruntent généralement les deltistes au décollage du Buement, aucune embrouille avec les propriétaires et exploitants de nos sites n'est non plus parvenue à mes oreilles. Une première année de présidence plutôt tranquille...

Saison exceptionnelle !

Côté vol, on a à nouveau eu droit à une saison exceptionnelle malgré une dominance de vent d'Ouest parfois soutenu tout au long de l'été. Exceptionnelle, elle le fut surtout quant à sa longueur. Dès la journée du 9 avril – que j'ai d'ailleurs manquée –, mes compères Fred et Roman ont déjà fait péter les compteurs au départ de Mont-Soleil (148 et 145 km). Rebelote pour Fred et Jan le 24 septembre avec 116 km toujours au départ de Monso ! Y a plus de saisons, j'vous jure... J'ai moi-même profité de cette saison 2017 pour (enfin) entrer dans le club des 100 km. (Lire en page 7)

Ce ne fut à mes yeux pas mon plus beau vol de l'année malgré l'énorme satisfaction à l'arrivée. Trop tendu de peur de me louper encore une fois, je n'ai pas vraiment profité de la balade. Mon plus beau vol de la saison fut sans aucun doute le triangle FAI Monso - Raimeux - Asuel et posé à Mont-Crosin.

Bien que je n'aie pas bouclé complètement, la traversée de la Vallée de Delémont, poussé par une légère bise et avec de petits cumulus se formant devant mon nez avec un *timing* parfait, restera inoubliable.

Ce vol illustre de surcroît bien les différentes possibilités d'évaluation, selon la pondération choisie : triangle plat 96.18 km x 1.2 = 115.42 pts (<https://www.xcontest.org/2017/world/fr/vols/details:fonzi/17.7.2017/09:32>) ou FAI 86.86 km x 1.4 = 121.65 pts (<https://www.xcontest.org/2017/switzerland/en/flights/detaill:fonzi/17.7.2017/09:32>). Mon seul regret cette saison vient de cette fameuse journée du 20 août, lors de laquelle Chriegel et la Ligue XC ont traversé le Plateau en partant du Weissenstein. Partis de Montoz Nord avec Fred et Joris, on s'est retrouvés à plus de 2000 m à la verticale de la ville de Soleure après 1h20 de vol. Une magnifique rue de nuages nous invitait à filer en plaine. Joris ne s'est pas fait prier et a fini à Lucerne après un vol de 80 km. Voyant Fred retourner en direction du Weiss pour tenter un retour (réussi) et devant faire face à un souci de tuyauterie, j'ai (trop) longtemps hésité à suivre Joris et j'ai finalement décidé de tenter moi aussi le retour. Après m'être bien fait démonter en tentant à deux reprises de retraverser la chaîne au niveau du Weiss, j'ai finalement « vaché » à St-Joseph... Quel plouc !

Je profite d'être au chapitre des crosseux pour souhaiter un prompt rétablissement à Roman qui, comme vous le savez sans doute, a été victime d'un accident lors d'un examen biplace alors qu'il officiait en tant que passager. Reviens-nous vite qu'on puisse se tirer la bourre entre Sainti et Balsthal la saison prochaine !

En parlant de Roman, la transition est toute faite pour revenir sur l'édition 2017 de la Jura'ltitude XC. Comme chaque année depuis qu'une compétition de marche & vol de plusieurs jours est organisée dans notre région, une seule journée fut vraiment propice au vol. Cela n'a en rien empêché les compétiteurs à donner tout ce qu'ils avaient et la course fut passionnante à suivre. Oups... j'ai parlé de compétiteurs, alors que pour la première fois au Jura, une fille apparaissait sur la liste de départ. Le plus beau de l'histoire est qu'elle se retrouve sur la plus haute marche au classement final ! Amandine l'a fait ! Bravo !

Le Défi du Graiterie, mis sur pied par l'école Pilot-Para, fait aussi partie des belles initiatives de cette saison 2017 et a permis de passer de très bons moments entre p(il)otes. L'idée de préparer à l'avance quelques *tasks* de différentes distances et difficultés au départ d'un même site et de les tenter tout au long de la saison ou sous forme de compétition, lors de journées où les conditions sont favorables, eh bien cette formule s'est avérée excellente. L'adrénaline générée lors de l'attente dans le cylindre de départ et libérée au start pimente même un vol de site et anime encore les discussions d'après vol.

Jan Laïs, qui a participé aux Swiss Open à Engelberg, est plus apte que moi à vous parler de ce qu'apporte la compétition et le fait très bien dans ce numéro.

J'aimerais, pour finir, remercier les membres du comité V LJ pour le travail fourni cette année et leur implication pour notre sport, les membres du comité de rédaction de *La Plume* pour leur motivation et leur investissement ainsi que toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à l'organisation d'une sortie, d'une rencontre, d'une compétition ou autre.

Au plaisir de vous (re)voir lors de la 43^{ème} assemblée générale du Club V LJ qui aura lieu le samedi 3 février 2018, dès 18h au C.I.P de Tramelan.

Alphonse « Fonzi » Frésard

La « Une » fait peau neuve !

Offrir une « Une » davantage dans l'air du temps, c'est aujourd'hui chose faite. Comme le font les plus grands magazines du monde depuis très longtemps, la première page doit faire « claquer » les mirettes. La communication par l'image, ce n'est pas nouveau. Tous les *designers* le savent en effet. *La Plume* s'adapte dès lors à la tendance du « plus, plus d'images ». La photo de la page de couverture a été prise par **Fred Racle**, sous sa belle Iota, avec vue imprenable sur les Alpes.

Mais cette première page dite « vitrine », c'est bien évidemment aussi la vôtre en premier lieu, cher clubiste ! Il faut de préférence une belle photo et surtout en très haute résolution. Alors si vous trouvez le document qui flashe, c'est volontiers que *La Plume* l'accueille dans sa boîte mail (danielb@bluemail.ch) pour la prochaine édition de juin 2018.

L'appel est lancé... (db)

Remerciements

A notre président **Alphonse « Fonzi » Frésard**, qui signe une nouvelle fois l'éditorial sous forme de bilan de sa première année de présidence. **Page 2.**

A **Jan Laïs** qui, parti en quête de nouvelles aventures, a participé à la « Rollibock » du côté de Fiesch, en Valais. Une sortie plutôt originale dans la Mecque du vol libre. Son récit remplace (c'est l'exception...) la traditionnelle rubrique « *Les échos des décors* ». **Page 4.**

A **Lionel Socchi**. En parfaite immersion, notre inégalable caissier évoque le week-end de clôture du VLJ du côté du Lac Noir. La sortie était organisée par Raphaël Seuret et Amandine Baumert. **Pages 5 et 6.**

A **Damien Charmillot**, **Nicole Siekmann**, **Fred Racle** et **vostra serviteur** pour les petites *news* à l'enseigne de la rubrique « *Par ici les potins* ». **Pages 7 et 8.**

A **Vincent Aubry**, qui résume succinctement l'édition 2017 de la Jura'ltitude XC. Surtout, le président de l'association dévoile des informations importantes s'agissant de la JAXC millésime 2018. **Pages 9 et 10.**

A **Raphaël Seuret** et **Amandine Baumert**, qui nous emmènent dans leur aventure triomphale, main dans la main, sur le parcours Alternative. **Pages 11 à 13.**

A **Olivier Moser** qui, s'inspirant de la Vercofly, a passé plusieurs jours sac au dos en solitaire sur les traces des cadors de la mythique compétition valaisanne de Hike & Fly. **Pages 14 à 16.**

A **Basile Charmillot**, qui nous parle de la traversée du Jura, c'est-à-dire de Granges à Cornol, en mode marche et vol, en compagnie des routiniers de cette randonnée de fin de saison. **Pages 17 et 18.**

A **Fred Racle**, qui nous offre sur un plateau le deuxième volet de la découverte des trois montagnes principales

de la région pour pratiquer notre sport. Après Montoz dans la précédente *Plume*, il explore cette fois Graitery par tous les sentiers. **Pages 19 à 21.**

A **Jan Laïs**, qui a participé aux Championnats de Suisse et qui nous relate donc cette expérience au plus haut niveau. La compétition a été marquée par des conditions météorologiques difficiles. **Pages 22 et 23.**

A **Christian Voiblet**, qui tire un parallèle entre parapente et delta. Un récit très intéressant de notre grand spécialiste des deux disciplines. **Pages 24 et 25.**

A **Nicole Siekmann**, qui nous conte les aventures sportives des deltistes. **Page 26.**

A **Damien Charmillot**, qui nous offre une nouvelle interview d'un non volant, en l'occurrence un non volante. **Page 27.**

A **Alexandre Constantin**, qui nous livre un récit un poil décalé. Quoique... Wroummmm. **Pages 28 à 30.**

A **Damien Charmillot**, qui est parti avec l'équipe de Jura Evasion du côté de la Sicile. Pour voler, bien évidemment, mais pas seulement... **Pages 31 et 32.**

A **François Boillat**, qui s'est penché sur les conséquences de l'abaissement du plafond de l'espace aérien G (de 600 à 300 AGL). **Page 33.**

A **Jan Laïs**, qui nous plonge au cœur d'un vol magique de fin de saison. **Page 34.**

A **Basile Charmillot**, qui s'est chargé de la traditionnelle « interview vérité » de fin de journal. En l'occurrence, il a mis le sympathique et souriant Gürkan Celikbilek sur le grill. **Pages 35 et 36.**

A **François Boillat** pour l'élaboration de la nouvelle « Une » style magazine et pour la mise en page de *La Plume*.

A **Martial « Matou » « Tibo » Geiser**, pour l'impression de cette édition. Un job de l'ombre qu'il effectue avec passion.

Aux **membres du Club**, qui ont participé à la mise sous pli de cette édition.

Et, enfin, à vous toutes et tous, de prendre la peine de parcourir les 36 pages avec toujours autant de passion...

A l'agenda

Samedi 3 février 2018 : assemblée générale du VLJ, au CIP, à Tramelan, dès 18 h.

Du jeudi 21 au dimanche 24 juin 2018 : Jura'ltitude XC. Tous les renseignements sur www.juraltitude.ch et en pages 9 et 10 de cette édition.

Samedi 25 et dimanche 26 août 2018 : Graitricks, à Moutier, www.graitricks.ch. Tous les renseignements en temps voulu.



Jan Laïs en compagnie de Xandy Furrer, le maître de cérémonie, également connu sous le nom de chefbock.
(photo : jl)

Rollibock Trophy

Jan Laïs en aventurier à Fiesch au Rollibock : une rencontre plutôt sympathique !

5 h 10, mon réveil sonne, dur dur, mais c'est pour la bonne cause. 5 h 50, je suis dans le train pour Fiesch avec mon équipement *light* et quelques sandwiches. Cette année, je suis équipé d'une Advance Pi2 27, une sellette string Ozone F* lite et un vario Flytec Element Track, le tout fait dans les 4 kilos avec le casque et pas de secours. Je suis dans le train pour Brigue et par la fenêtre j'aperçois le lac de Thoune dans la brume : c'est magnifique !

Le Rollibock Trophy, j'y vais pour la troisième fois et j'aime beaucoup le formule de cette compétition ou plutôt « anti-compète ». Le Rollibock est une créature mythique connue sous le nom de Dahu dans les Alpes romandes. Il y a trois parcours à choix en marche et vol. J'ai opté cette fois pour trois vols. Il faut être rentré pour 16 h et on part vers 9 h 15.

Le Rollibock a ceci d'original que le gagnant est celui qui se trouve exactement au milieu du classement, « *es geht um nichts* », qui se traduit par l'enjeu c'est qu'il n'y a pas d'enjeu ! Les autres gagnants sont choisis en fonction de règles qui varient d'année en année, mais en général il

y a toujours un « *Schnellbock* » (le plus rapide) et un « *Pechbock* » (le malchanceux). Cette année, les autres gagnants ont été tirés au sort. J'arrive sur site à Fiesch et je constate qu'il y a du monde. Ambiance musicale, le fond de l'air est frais et le ciel est bleu.

Un moment plus tard, le départ est donné et c'est parti en direction... du téléphérique ! Oui, j'ai opté pour un parcours qui commence gentiment. Arrivés à Kuhboden, on est partis pour quelques kilomètres de marche avec assez peu de dénivelé jusqu'à Salzgäb. Le premier vol sous un soleil radieux nous emmène à Mühlebach et le paysage est à couper le souffle. Je replie mon aile vite fait et me remets en route.

C'est parti sur le sentier qui monte à Chäserstatt, avec de magnifiques bisces dans les bois. Une fois en haut, c'est vent de cul... Je me prépare, mange un sandwich et hop je pique un gros sprint lors d'une accalmie et je vole en direction de Fieschertal.

Une fois tout ce petit matos de retour dans le sac, je reprends la marche pour une dernière montée.

Je traverse le hameau de Egga absolument féérique. Plus tard, j'arrive à un poste en contrebass du dernier déco. Deux jeunes filles jouent de l'accordéon ; on nous sert à boire et des tranches de cake. Une dernière petite montée et je suis au déco de Ried. La vue est dingue : il y a des pilotes qui volent très haut le long des parois rocheuses qui surplombent le Fiescher Gletscher. Droit devant dans la vallée, on voit Fiesch et l'atterro. Il y a un joli petit vent de face, deux ou trois pas et je vole !

Je savoure ce dernier plouf. A l'atterro, un groupe joue des standards rock : je pose sur du ZZ Top. C'est la grosse ambiance. Plus tard, je *debriefer* avec mon pote Ruben en savourant une raclette avec une bonne « binche » valaisanne. Finalement, je n'ai pas eu de bol : je suis arrivé juste avant le Rollibock au classement et j'ai manqué d'un cheveu de recevoir un bon pour une Skywalk.

Ce fut une belle journée de Rollibock Trophy et un Fiesch différent des gros cross bien baston, un Fiesch calme, magnifique et dans le bocal.

Jan Laïs

Quand le Lac Noir devient presque le paradis !

La traditionnelle sortie de clôture du Club a été organisée cette année non pas sur un, ni deux, mais sur trois jours ! En effet, après une édition en Valais et une autre en Suisse centrale, c'est dans la région fribourgeoise du Lac Noir que le comité a décidé de marquer la fin de la saison.

Il faut dire que vos comitards ont été largement influencés dans ce choix par les vainqueurs de la Jura'ltitude 2017, Amandine et Raphaël. C'est donc sur leurs terres que plus d'une trentaine de membres du Club et leur famille ont posé leurs sacs (de parapente et de couchage) du vendredi 6 au dimanche 8 octobre.

Pour ma part et pour des raisons professionnelles, je n'ai pu rejoindre la joyeuse bande que le samedi matin. C'est donc peu après 8 h que je suis parti, non sans faire un détour par Courtételle pour prendre notre Edel national et faire un *stop & go* par Moutier pour charger David et sa toute nouvelle coupe de cheveux ! On se met vite d'accord entre les trois, le but aujourd'hui est de voler, puisque le temps est très incertain pour le dimanche.

Cap donc sur Planfayon ou Plaffeien (en *dutsch*) où est localisé le chalet qui va nous héberger jusqu'à dimanche. Le but est de rejoindre le groupe. Apparemment, des vols peuvent déjà être organisés le matin directement depuis un déco non officiel, situé juste à côté du chalet. Moins de 2 h de route plus tard et après quelques *whats'app* et téléphones, on se doute bien que la soirée a dû être longue et que certains ont un peu de mal à se caler sur l'horaire prévu. On décide donc de mettre le cap directement sur le Lac Noir, situé à moins de 10 km de Planfayon, et où tout le monde est censé se retrouver pour les vols de la journée. Arrivés au restaurant du lac, on retrouve Pierre, Didier et Basile, qui

A la sortie de clôture du VLJ, il y a toujours des courageux. (photo : VLJ)



sont partis eux aussi le matin du Jura. Café bienvenu, « recafé » et le reste du groupe tarde toujours. Apparemment, certains ont volé depuis le chalet et on retrouve même Béat, qui a effectué le trajet en volant et en marchant (plus en marchant ou en volant ? On ne le saura jamais). Le reste des volatiles arrive et après une brève discussion, on fixe les buts de la journée, soit pour les marcheurs monter au Kaiseregg, en s'aidant du télésiège, pour avaler les premiers 400 mètres de dénivelé pour certains.

Les non marcheurs, quant à eux, décident de se concentrer sur le déco situé juste à côté du télésiège et enchaîneront là quelques vols. Les deltistes, eux, se régalaient juste à côté de Planfayon où le déco du Gürli est plus adapté à leurs machines de course. Le choix du Kaiseregg m'étonne un peu... Ayant eu une brève discussion avec un local pendant notre café, celui-ci nous conseillait plutôt de voler sur le versant opposé. De nature optimiste, je me

dis : « On verra bien, on en a vu d'autres ! »

Après une première petite montée en télésiège, nous arrivons à Rigisalp, perché à 1400 mètres. Le Kaiseregg culmine, lui, à 2100 mètres ; la montée promet encore quelques gouttes de transpiration, la température étant des plus agréables pour la saison. Mes doutes par rapport au choix du décollage ne s'effacent pas, d'autant plus que durant la montée, on aperçoit des parapentes qui décollent et tiennent sur la montagne en face... Après plus de 2 h de montée, on arrive enfin au col du Kaiseregg, d'où nous sommes censés décoller. Et là, surprise, le décollage est plat et si nous souhaitons décoller de là, il faut se jeter de la falaise. Après moult discussions sur les options et le col n'étant pas ventilé de manière optimale pour assurer un déco falaise dans de bonnes conditions, la majorité du groupe décide de redescendre de quelques mètres pour passer sous la falaise et étaler sa voile sur le champ herbeux juste au-dessous. Malheureusement, ce champ, même s'il est très accueillant, est des plus pentus. Le simple fait d'étaler sa voile et de démêler fait que celle-ci se met à glisser comme quand vous tentez un déco en hiver sur une pente gelée... Pas de la tarte, on s'aide mutuellement comme on peut (merci Raph !) et on utilise les petits buissons présents ici et là pour tenter de bloquer sa voile. Première tentative, finalement le vent est face (certainement un effet entonnoir propre à la région) et enfin je suis en l'air ! Petite balade le long de la crête, la vue est splendide, je nargue certains marcheurs qui doivent encore se farcir deux heures de descente minimum ! Aïe les genoux ! Je file sur un petit sommet où certains ont l'air de tenir. En effet, ça « tenaille » mais c'est probablement un peu tard pour espérer de

grosses ascendances. Je mets le cap sur le télésiège pour survoler le déco officiel, qui se situe à l'arrivée de l'installation. Cela tient un peu et finalement je vais poser après 45 minutes de vol juste à côté de la voiture.

Tout le monde a l'air satisfait de son vol, même si le déco nous a donné du fil à retordre vu son inclinaison. Avant d'aller boire la traditionnelle bière, la plupart des clubistes que je retrouve à l'atterro sont motivés pour tenter un ultime vol depuis le chalet ! On embarque donc dans nos voitures au plus vite pour caler encore ce vol.

Le déco est situé à 50 mètres au-dessus du QG du VLJ pour le week-end. Vu l'heure avancée, on profite juste d'un long *glide* jusqu'à Planfayon, où c'est seulement après avoir replié que l'on commence à s'inquiéter pour la navette. Finalement c'est Florent qui nous organise une « récup » avec son tout nouveau T6 ! Arrivés au chalet, enfin la « binche » ! Pour ceux qui sont arrivés ce matin, on prend tout de

De jolis vols lors de la journée de samedi. (photo : VLJ)



et Raph ! Quelques verres et théories plus tard, tout le monde va se coucher dans des heures plus ou moins convenables.

Réveil du dimanche un peu plus pénible, on regarde tout de suite la

plutôt une journée décrassage tranquille. On plie bagage, nettoie le chalet et finalement la plupart d'entre nous se retrouve au Lac Noir pour une balade plus ou moins sportive. On aperçoit un gars du coin qui monte en télésiège avec sa voile et on reprend un peu espoir pour un vol... Tout en dégustant une assiette au resto du Lac, on observe le ciel pour voir si ce téméraire pilote a décollé. On ne le saura finalement jamais, puisque le vent n'a pas l'air de se calmer pour l'instant. Avec mes deux acolytes du week-end, on décide donc de mettre le cap sur le Jura pour éviter les bouchons de fin de journée. *Bye bye* l'équipe et à bientôt !

Encore une journée de clôture mémorable organisée de main de maître par Amandine et Raph ! C'est bien simple, notre nouveau responsable des sorties au comité, Vincent Chenal, s'est même plaint qu'il n'avait rien eu à faire cette année ! Un immense **MERCI** donc à nos deux clubistes fribourgeois pour l'organisation et on retient l'adresse pour une éventuelle autre sortie dans cette belle région finalement pas très éloignée de notre Jura.

Comme d'habitude, l'ambiance a été festive. (photo : VLJ)



même cinq minutes pour déballer ses affaires dans les dortoirs. Superbe chalet, rustique, mais à l'ambiance ô combien chaleureuse ! La journée se ponctue par un apéro où l'on admire le coucher du soleil en dégustant de savoureux marrons cuits sur le feu dehors et bien sûr, bouquet final, la fondue préparée par nos GO du week-end, Amandine

météo en direct, non pas sur son smartphone mais en observant le drapeau situé à côté du chalet. Ma parole, ça souffle déjà fort. Petit déjeuner et *briefing* mené par Amandine, qui nous propose de la marche, encore de la marche ! Il faut bien se rendre à l'évidence, la plupart des membres du groupe ont déjà assez marché hier et souhaitent

Quand la mise sous pli devient franchement périlleuse !

Par ici les
petits potins



Avant le drame... (db)

Autour de *La Plume* gravite une formidable équipe de bénévoles. Il y a les fidèles « plumistes » qui rédigent tous les articles. Et puis, il y a aussi ceux que l'on pourrait qualifier de petites mains. C'est-à-dire ? Oui, ceux qui, inlassablement, mettent le journal sous pli après que Matou l'ait imprimé. La dernière fois, cela s'est fait chez le secrétaire Basile Charmillot, à Mervelier, où quelques pilotes profitaient des derniers puissants courants d'Ouest pour rester en l'air, comme s'ils n'avaient pas envie de donner un coup de main. Autour de la table : Pierre, Lionel, Matou, Basile et votre rédacteur en chef (un titre bien pompeux, mais très cher à Jan Laïs...). Sur la table : tout le matériel à mettre donc sous pli et quelques bières pour éteindre notre soif. En une bonne heure, tout était liquidé. Basile avait promis une petite grillade. C'est alors qu'il s'absente plusieurs minutes pour aller fendre quelques bûches. Il revient sur la terrasse avec un gros mouchoir autour d'un doigt. Cela saigne, même abondamment. Du coup, Pierre l'accompagne à l'hôpital. Restent alors Matou, Lionel et le soussigné. Le temps de finir notre blonde et le trio s'en va, sans grillades. Le lendemain, on apprendra que Basile a eu une fissure du doigt et qu'il a fallu lui poser quelques points de suture. Quant à la viande de la grillade, aux dernières nouvelles, elle est toujours au congélateur à Mervelier ! Bravo ! (db)

Pas tous égaux face au soleil !



Système D...

Cette année 2017, l'été était bien au rendez-vous et nous avons bien pu profiter de la belle saison. Seulement voilà, nous ne sommes pas tous égaux face au soleil. Bref, certains le supportent mieux que d'autres.

Et si en plus le principal intéressé a malencontreusement oublié sa crème solaire et que la journée est annoncée radieuse, il faut alors rapidement trouver une solution. Pourquoi pas son sac de

parapente. Pour certains, cela s'est avéré efficace, n'est-ce pas Damien ? (ns)

Ah, les atterrissages improbables...

Une bonne saison de parapente comporte toujours son lot de sketches. Quand c'est sans gravité, cela peut prêter à sourire. Cette année, l'accent a été mis sur les atterros dans les gorges. Il y a quelques années, Alexandre Constantin avait inauguré la discipline en posant à la hauteur de la station à essence de Choindez (lire aussi à ce sujet *La Plume* de juin 2017). Cette fois, c'est Gürkan Celikbilek qui s'est prêté au même exercice, car il

s'est retrouvé un peu bas dans la transition Raimeux – Courrendlin. Entretemps, les arbres dans le talus vers la station à essence ont été rasés, mais cela reste quand même un peu petit. Après les gorges de Moutier, passons à celles de Court. Une belle journée d'avril, de superbes conditions thermiques à Graiterie et hop, on en profite pour un peu se balader.



Atterrissage hasardeux !

Après avoir basculé du côté de Court, Christian Zannini décide de revenir sur Moutier et de se poser comme d'habitude à la roulotte. Plus très très haut en quittant Court, il se lance dans la traversée des gorges, mais comme l'air n'est guère porteur, Christian est contraint de se poser dans les gorges, sortie Moutier, en direction de Court. La photo parle d'elle-même. Tout est bien qui finit bien, c'est cela le plus important. (ns)

Il le tient, son premier 100 kil !



Fonzi, ici au décollage de « son » Montoz. (Ibea)

Le 4 juillet dernier, notre président Fonzi est entré dans la légende et a bouclé son premier vol de plus de 100 km ! 112,06 km en 05 h 17 au départ de Mont-Soleil, décollage à 11 h 44 pour être plus précis. Pour plus de détails, n'hésitez pas à consulter le vol complet sur xcontest.org et surtout le commentaire un poil « appuyé » sous forme de petit clin d'œil à nos amis bâlois au sujet de l'activation de l'ILS33. Commentaire que voici : « Super journée et un grand merci au trou de Bâle qui a activé la TMA avec un vent du nord de 4 km/h annoncé pour toute la journée... et comme d'habitude, aucun avion ne l'a utilisée. Pas facile de rester en dessous des 1750 mètres avec des thermiques à 4m/s++ et une voile à deux lignes. A part nous faire prendre des risques en nous obligeant à se faisant tabasser sous la TMA accélérée aux oreilles, je ne vois pas l'utilité de cette activation quasi permanente qui commence sérieusement à me gaver! »

Cette journée canon, Fonzi l'attendait depuis longtemps... depuis tellement longtemps qu'il a carrément repoussé son départ en vacances pour faire ce vol. Du coup, il avait quand même un peu la pression, il n'osait pas « vacher » avant d'avoir franchi la barre des 100 km. Mais comme dans les contes de fées, tout est bien qui finit bien et ils partirent heureux en vacances. (ns)

Par vent d'Ouest, Mathay devient une belle alternative...



*Mathay en France voisine : une belle alternative Ouest.
(photo : dc)*

Comme relevé dans la précédente *Plume*, il n'y a pas que Mervelier et Montmelon lorsque le vent est orienté Ouest dans la région. Avec Flo et Michmich, nous sommes allés tester le site de Mathay en France voisine samedi 18 novembre dernier, sur conseil de Stéphane Claude, pilote français habitant Mandeure et ayant fait son brevet en Suisse (peut-être un futur membre du Club). A 45 minutes de Delémont, orienté pile Ouest, le site propose un dénivelé de 160 mètres et se pratique par vent soutenu pour pratiquer le *soaring* (du même genre que Mervelier). Le déco est un déco à plat, assez grand avec une sortie en falaise, on y trouve aussi une rampe delta et tout est très bien aménagé. Le Doubs coule au pied de la paroi rocheuse et l'atterro est immense. Il y avait une quinzaine de voiles dans le ciel et après une heure de vol avec même un peu de thermique (250 mètres de gain à cette saison tout de même...), le froid a eu raison de nous et il faisait bon reprendre le contact avec l'humus... (dc)

Quand Fred Racle se met au triathlon...

Le 24 septembre, on (Fred Racle) se donne rendez-vous avec Jan au déco de Mont-Soleil. Je suis déjà venu ici la veille et les conditions étaient... fumantes... Mais je n'ai pas bien géré, je

me suis fait taper sous la Montagne-de-Moutier par le vent du Nord qui rentrait et j'étais finalement tout content d'arriver tout juste à Bévillard. Plus facile pour organiser la « récup » de ma voiture à Saint-Imier. Enfin, c'est ce que je croyais...

Parce que je me suis dit que je pourrais monter à pied au déco de Sorvilier et tenter de rentrer à Saint-Imier en volant. Bonne idée, ça ! Montée pénible avec le gros sac, mais ouf, arrivé en haut, il y a un léger vent de face. Je décolle et arrive péniblement à monter au-dessus de la crête mais tout est à l'ombre et je finis par poser à la maison. Un peu énervé, je pars à vélo direction Saint-Imier pour rechercher ma voiture. Et que vois-je en passant à Tavannes ? Les copains qui profitent de conditions sympa à Montoz ! J'aurais peut-être dû attendre un peu...

Donc aujourd'hui, si Jan est monté à pied depuis la maison, moi j'ai profité du funiculaire.

Je lui raconte brièvement mon triathlon et les thermiques de malade de la veille mais on ne traîne pas trop car le vent n'est pas des plus réguliers. Je décolle le premier, pas vraiment dans l'idée de faire un long vol aujourd'hui, on est quand-même fin septembre et deux journées atomiques de suite en cette période, je n'y crois pas trop... Mais en l'air, c'est comme hier, thermiques de printemps et rues de nuages ! On constate rapidement qu'on est en retard car il y a déjà des Suisses allemands qui enroulent au-dessus du déco ! On chemine assez rapidement jusqu'au Weissenstein, pendant que Léo et Le Long font du vélo en s'interrogeant sur le ciel et les conditions du jour.



Léo Boegli Pierre-yves Schlup tu disais ?

J'aime · Répondre · 24 septembre, 19:26

Arrivée à la limite de la TMA, des trous de Bâle nous annoncent à la radio qu'ils ont comme d'habitude fermé l'accès aux 1750 mètres et plus. Et comme d'habitude, il n'y aura pas un seul atterrissage par le Sud ce jour-là...

Heureusement, les plafonds ne sont pas énormes aujourd'hui, c'est pas trop frustrant. On arrive à bien voler ensemble jusqu'à proximité de Balsthal où je fais demi-tour le premier. L'heure avance et j'ai bien envie d'essayer de boucler sans faire de marche ni de vélo aujourd'hui ! Jan pousse un peu plus loin et on rentre chacun pour soi par des itinéraires différents. C'est plus compliqué qu'à l'aller, les journées sont plus courtes, mais on arrive finalement les deux à poser d'où on est parti, tellement contents de cette belle journée. On s'appelle et on est d'accord : conditions de malade un 24 septembre, jamais vu ça, y'a plus d'saison ! (fr)



Le funiculaire entre Saint-Imier et Mont-Soleil rend bien service. (photo : psi)

Saint-Ursanne a bien vécu, place maintenant à Moutier !

Du côté de la Jura'ltitude

La troisième édition de la Jura'ltitude a vécu, et plutôt bien vécu. C'est le couple Amandine Baumert / Raphaël Seuret qui l'a brillamment remporté sur le parcours Alternative, alors que le tracé Challenge est revenu à l'incroyable Christina Voiblet. Place désormais à la prochaine édition, qui verra naître une nouvelle formule, avec départ et arrivée à... Moutier. Les concepts vont également évoluer.

Nous voilà bientôt plus proches de la Jura'ltitude 2018 que de l'édition 2017... C'est donc le bon moment pour une petite rétrospective et pour vous donner quelques informations sur le nouveau concept en cours d'élaboration par le comité pour la prochaine édition !

Si on peut attribuer une caractéristique principale à cette 3e édition de la Jura'ltitude 2017, c'est bien qu'elle était « chaude ». Chaude dans les sellettes grâce aux excellents thermiques du jeudi, chaude sous les baskets en raison de la canicule le vendredi, chaude dans le classement qui ne s'est fixé que dans le dernier quart d'heure le dimanche, chaude comme l'explosion de nos serveurs informatiques et chaude pour le suivi des pilotes à cause de l'absence remarquée des satellites...

Au classement final du parcours Alternative et pour la première fois avec une égalité parfaite, la première place a été partagée par notre couple fribourgeois Amandine Baumert et Raphaël Seuret qui, sans vraiment se concerter, a fait la course ensemble jusqu'à l'arrivée. Le partage de l'expérience l'a donc emporté sur la compétitivité individuelle, bravo ! Ils sont suivis de près par Dominik Möller, lequel réussit aussi le magnifique vol du premier jour de course de Courfave au pied



Photo de famille de tous les participants et des assistants. (photo : jb)

de la Schwengimatt et garde ensuite son rythme et donc sa troisième place. Belle progression par rapport à sa première participation durant laquelle il n'avait presque pas pu voler. Les suivants ont presque tous pu rentrer au bercail dans les délais en bouclant leur parcours qui les a menés par des chemins divers à travers nos contrées. Daniel, marcheur invétéré, en a malheureusement surchauffé ses semelles, ce qui l'a obligé à s'arrêter prématurément. Sur le parcours Challenge, Christian Voiblet a prouvé qu'il maîtrisait aussi bien les parcours libres que les défis imposés. Après sa réussite de 2016 sur l'Alternative, il l'emporte cette année sur le Challenge, toutefois sans pouvoir rejoindre l'arrivée à Saint-Ursanne. Il ne manquait cette année qu'un vol ou quelques heures de course pour permettre aux premiers du classement de boucler le parcours. En excellent suiveur de Christian, Béo Howald finit à nouveau sur ses talons en ayant réussi un dépassement du troisième, Fabian Umbricht, dans les dernières heures de course. Vainqueur du parcours en 2016, Laurent Monneron a eu un exercice plus compliqué en

2017, notamment après la casse de son Smartphone durant sa course sans assistance. Il finit toutefois à une valeureuse cinquième place derrière Roman Kowalczyk. Ce dernier gravit chaque année des marches au classement grâce à ses jolis vols de distance qui lui ont même permis de prendre la tête le premier jour.

Le prix spécial du comité a été décerné à Grégoire Aubry pour sa première participation en tant que jeune breveté portant assurément l'équipement le plus lourd et parce que son amitié et sa ténacité lui ont permis de boucler son parcours sur les quatre jours avec le sourire. Encore un grand bravo à lui et aux 18 autres pilotes pour leurs magnifiques performances ! On compte sur eux pour animer la compétition en 2018.

Plusieurs anecdotes sont à relever cette année : l'inscription offerte par le comité à Amandine en tant que première femme participant à la Jura'ltitude, ce qui lui a réussi ! A cause des magnifiques plafonds atteints en vol (jusqu'à 2800 mètres !), plusieurs compétiteurs nous ont prouvé que la connexion satellite

chèrement payée ne fonctionnait pas comme prévu. Le comité a donc dû récupérer quelques traces GPS pour valider le parcours de leurs pilotes. Un pilote créatif a, cette année, été le premier à décoller d'un point de passage rarement atteint : Olivier Moser s'est fait un vol détente (malheureusement de courte durée) à la Pierreberg !

Le comité tient aussi à remercier Matthieu Geiser qui était plutôt habitué à participer à la course du côté des sportifs mais qui a définitivement assuré aussi au bureau de course en 2017. Pour la petite histoire, il s'est dit tout autant fatigué après l'arrivée le dimanche soir... Sa présence nous a été bien utile, surtout pendant que votre cher rédacteur tentait de concilier le suivi de course avec la garde de son jeune fiston de cinq mois, tout un Challenge aussi !

Après trois éditions similaires, le comité souhaite apporter un peu de vent nouveau au concept, sans perdre non plus les parties appréciées des pilotes. C'est pourquoi, il réfléchit en ces temps hivernaux à l'élaboration de parcours différents, afin de pouvoir aussi permettre aux amateurs de tenter une aventure à leur échelle. Pour **l'édition 2018**, qui se déroulera du **jeudi 21 au dimanche 24 juin**, les parcours proposés seront l'Alternative de quatre jours et le Challenge raccourci à deux jours au lieu de quatre. La distance de ce dernier sera bien évidemment raccourcie à environ 55 km (en vol) afin de garder un défi réalisable. Mais en se déroulant sur les deux derniers jours seulement, soit du samedi matin au dimanche après-midi, il sera plus facile à chacun de se libérer pour y prendre part, chose auparavant impossible pour certains sur les deux jours de semaine, hors des vacances scolaires. Réservez d'ores et déjà ces dates dans vos agendas car les inscriptions s'ouvriront à la période des fêtes.

Autre nouveauté importante, le point de départ et arrivée des deux



Fabian Umbricht dans ses œuvres. (photo : fu)

parcours et le bureau de course seront déplacés de Saint-Ursanne à Moutier, afin de pouvoir offrir un terrain de jeu intéressant et propice au vol dès les premières heures de course sur le parcours Challenge. En conséquence, le nombre de points de passage de l'Alternative sera diminué à 20 et la répartition de leurs points recalculée. Les possibilités de vol resteront similaires, mais la stratégie passera sûrement d'une course triangulaire à une course en étoile. On se réjouit d'ores et déjà de découvrir les idées des pilotes pour optimiser leur trace ! Les parcours validés seront publiés sur notre site d'ici à la fin de l'année.

D'un point de vue technique, notre succès nous a obligés à migrer également notre site Internet, l'application et le Live Tracking vers de nouveaux serveurs plus flexibles et plus robustes pour éviter le crash rencontré cette année et qui avait paralysé le suivi et le classement le dernier jour. Notre partenaire nous fournissant les balises GPS travaille aussi à la résolution du problème de connexion aux satellites pour un meilleur suivi en 2018. Les journées ouvertes du Prélude (au mois d'avril)

et de l'Aprélude (au mois de septembre) seront aussi reconduites, les infos suivront par le club, notre Newsletter et notre page Facebook. La FSVL étant intéressée à mettre sur pied un championnat suisse de Hike & Fly, il se pourrait que la Jura'ltitude fasse partie du circuit officiel en 2018. Mais l'idée étant récente et toute la structure encore à discuter avec la Fédération, la forme et la réalisation sont encore incertaines. Tout le comité espère que ces changements seront appréciés des pilotes et des spectateurs. On espère dans tous les cas vous retrouver nombreux et entraînés pour ces nouveaux parcours ! Il ne me reste plus qu'à remercier chaleureusement tous les membres de mon comité (Simon, Xavier, Matthieu, Julien, Daniel, Richard) pour leurs efforts et leur collégialité. Surtout que pour cette 4e édition, mon challenge personnel sera également doublé... par l'atterrissage de mon deuxième enfant peu avant la course !

On vous souhaite de magnifiques fêtes de fin d'année avec vos familles et amis et à bientôt !

Au nom du comité, Vincent Aubry

La course en *live* de l'intérieur, comme si vous y étiez !

Souvenirs d'altitude

Préambule :

Après deux participations de Raphaël à cette course, elle me titillait... Mais je n'étais pas sûre du tout d'être à la hauteur des autres participants. Le fait d'être la première et la seule femme m'enlevait un peu de pression, j'étais ainsi dans une catégorie un peu à part. L'inscription étant derrière moi, il fallait que je commence l'entraînement ! En ce début du mois de mars, je ne connaissais quasiment aucune balise. Mon objectif : aller les découvrir à pied et décoller du sommet pour faire un peu de kilomètres, ce dont je n'avais pas trop l'habitude non plus ! Raphaël a été un *coach* incroyable : il fut ma logistique, mon chauffeur, mon cuisinier...

Etant accidenté depuis mars, Raphaël attendait l'avis de son médecin pour participer à cette aventure : c'est donc au dernier moment qu'il a pu s'inscrire et à commencer sa préparation.

J-1 :

Rendez-vous pour le *briefing*, rencontre des autres participants... La tension commence à monter. Mais ma bonne étoile m'envoie Alain, qui me prête sa Mentor Light... et du coup, c'est 2 kg de gagnés ! Je suis toute étonnée qu'on s'intéresse autant au fait que je sois la première femme à faire cette course.

Jour J :

Le matin du départ, tout le monde est sur son téléphone portable pour vérifier la météo... Chacun se fait une idée, mais ce matin ce n'est pas évident de trancher car il n'y a pas de tendance claire ! Trois groupes se forment : les uns partent à pied pour Montfaucon, les autres pour Delémont et nous nous mettons en route pour Courfaivre. Nous sommes une petite dizaine à arriver sur place. Après avoir fait une brève halte à la loge de Soulce pour ingurgiter une délicieuse salade de lentilles afin de

L'union fait la force, c'est bien connu...



repandre un peu de forces, le vent, ici encore, n'est pas installé et des pilotes se préparent au Sud et au Nord. Raphaël n'hésite pas, départ pour le décollage Nord. Il décolle et bingo, il rentre dans un thermique !

Raphaël :

Les autres concurrents ont pris l'option Sud. Avec Olivier et Amandine, on décide de prendre le décollage Nord. La balise annonce un vent léger en Nord-Nord/Ouest et on se prépare les trois. Je décolle en premier et, à la sortie, un petit thermique se fait sentir. J'essaie de l'enrouler au mieux et après quelques

minutes de montée-descente, j'arrive à centrer ce petit thermique à du 1 m/s et je me retrouve à l'altitude du décollage. Je vois Olivier qui part à son tour et qui tente d'enrouler quelque chose, mais rien ne monte et malheureusement pour lui, il prend la direction de Châtillon.

Je monte de plus en plus et je vois en bas que toutes les voiles décollage Sud viennent décoller au Nord. Amandine est déjà dans les airs et j'ai l'impression qu'elle enroule à son tour un thermique. Je plafonne à 1500 mètres et le thermique me



Après une longue journée, il faut encore préparer la stratégie du lendemain...

décale du côté de Moutier. Je me dis qu'avec l'altitude que j'ai actuellement, je devrais pouvoir assez facilement atteindre la balise de la Montagne-de-Moutier et c'est ce que je

J'enroule cette fois un bon thermique qui me porte à plus de 1600 m et je prends l'option Maljonc. Dès que je passe sous le vent du côté de Raimeux de Crémines, je me fais



Les encouragements, ça aussi c'est primordial !

fais. Je me retrouve 100 mètres au-dessus du décollage et je repars direction les Gorges de Moutier. Cela porte bien, mais pas de thermiques en vue et je me retrouve du côté du stand de tir de Roches, bien au-dessous de la crête. Je longe et fais quelques allers et retours sur une petite crête de forêt et après bien 20 minutes, je me retrouve au niveau du déco de Raimeux Nord.

couler, donc accélérateur à coin ! Je me retrouve du côté de la montagne de Maljonc, mais au-dessous du décollage. Je refais quelques allers et retours pour chercher un thermique et j'arrive à enrouler un petit quelque chose qui me déporte vers l'arrière du décollage. Je remonte vers une hauteur acceptable pour prendre la direction Tannmatt. Mais rebelote, je me retrouve de nouveau

plus bas que la crête. Je gratte à nouveau pour essayer de gagner quelques mètres en regardant toujours où je peux faire un atterrissage au cas où ça ne monte pas. Cette fois, je choppe un thermique qui me propulse à 1600m. Tout en montant, je vois une voile juste au-dessus de moi que je ne connais pas. En m'approchant, je reconnais la veste et le casque d'Amandine ; j'avais oublié qu'elle avait échangé sa voile avec celle d'Alain.

Je vois que ça monte de plus en plus et en me dirigeant du côté de la Hasenmatt, je détruis car je m'approche des 1700m : oreilles et 360° me permettent de descendre de manière significative. Malheureusement, j'ai perdu trop l'altitude et je me fais contrer par un vent du Nord/Ouest. Je suis juste sous le thermique et de nouveau accélérateur à coin, j'arrive juste à passer la balise à ras les pâquerettes. Je me retrouve juste devant côté Nord du déco et un joli thermique me décale sur la vallée de Balsthal.

Je retrouve Amandine à mes côtés et on traverse en enroulant.

Amandine :

Voyant Olivier couler, j'hésite... Mais Raphaël s'éloigne gentiment. Les conditions sont bonnes ; je décolle et après 10 minutes de « zerotage », je prends de la hauteur. Je ne quitterai pas cette bulle avant de transiter au-dessus de Balsthal. Dès le départ, je monte à 1800 mètres et je me balade sans aucun stress. Je ne suis pas sûre d'avoir déjà volé dans de telles conditions. Après la Montagne-de-Moutier, je me dirige en droite ligne sur le Raimeux, sans me soucier de mon altitude.

Mal m'en pris car la TMA de Bâle est active et je devais descendre sans tarder. Ce fut d'ailleurs le plus dur pendant tout ce vol : descendre !!! Ensuite direction Maljonc et Tannmatt avant de retrouver Raphaël qui ne m'avait pas vu m'approcher. Nous allons ensemble jusqu'à la Hohe Winde avant de traverser sur la Schwengimatt...

La marche :



Deux équipes assurément très soudées.

Les conditions ne nous ont pas permis de continuer notre vol, ni même d'atteindre la balise de la Schwengimatt... Nous étions pourtant à 50 mètres !!! Mais le hasard a bien fait les choses : après 50 km et plus de 2h de vol, nous avons pu atterrir côte à côte ! Nous l'aurions voulu, nous n'aurions pas pu le faire !!!

Notre route était toute tracée, la météo n'étant pas annoncée favorable au vol (vent d'Ouest trop fort), nous allions suivre la chaîne du Jura pour essayer d'atteindre Tête-de-Ran !

Alors en route pour la Schwengimatt avec pour but d'atteindre pour la première nuit le Weissenstein. Nos suiveurs nous ont trouvés une super place pour la nuit, à côté d'un bistrot avec une bonne douche chaude, un luxe qu'on ne pensait pas trouver ! Un autre avantage de partager la marche, c'était que nos suiveurs étaient toujours à deux pour nous *coacher*... ce qui était beaucoup plus sympa pour eux aussi. Et nous partageons un bus pour les 4 chaque nuit... heureusement qu'il n'y avait pas de ronfleurs ☺

J+1 :

Debout 4 h 45 : check météo... On sera forcés de continuer à pied.

Après un bon petit déjeuner, départ pour le Graiterie... S'enchaînent ensuite les balises de Sorvilier et Montoz. Le vent n'étant toujours pas favorable (trop Ouest), nous avons continué à pied jusqu'au Chasseral en passant par la balise de Corgémont. Arrivés à 20h à l'antenne... nous étions cuits, mais nous voulions encore faire la descente sur Le Pâquier le soir même pour éviter de s'abîmer les genoux dès le matin ! Ceci nous a permis de finir en courant pour arriver avant les 21h !!!

Et comme la veille, nos suiveurs en or nous ont trouvé des douches chaudes chez un particulier et une bonne petite place pour souper et dormir.

J+2 :

C'était l'automne ce matin au réveil. Nous avons fait toute la route dans le brouillard avec notre Goretex... Tête-de-Ran (atteint !!!!) passé, une journaliste nous a suivis pour une petite *interview*. Direction Mont-Soleil et étang de la Gruère où nous sortons enfin du brouillard avant d'attaquer la balise de Bellelay. Le long plateau des Franches-Montagnes ayant bien usé nos épaules et nos genoux, nous n'avons plus eu la force de monter dormir à la Tour de

Moron et nous avons donc passé la nuit au hameau de Moron. La encore, une bonne douche chaude nous attendait... au milieu d'une étable !

J+3 :

Le vent annoncé étant toujours fort, nous sommes partis au plus vite pour essayer de décoller depuis la montagne de Moron mais rien à faire, nous allons devoir continuer sur nos deux jambes ! But de la journée : les éoliennes de Saint-Brais puis l'arrivée à Saint-Ursanne en longeant le Doubs ! Les encouragements de nombreuses personnes tout au long du parcours nous ont permis de garder le sourire et la motivation jusqu'au bout.

Arrivée 15 h 45, main dans la main avec nos suiveurs, nous avons été accueillis par une belle équipe que nous avons de suite arrosée avec le champagne.

Nous étions heureux d'arriver au bout, heureux d'avoir partagé tous ces moments mais nous étions bien éreintés par cette longue marche ! Dommage que cette course a un départ ainsi qu'une arrivée aussi décentrés par rapport aux balises proposées. Mais par contre, quel beau défi personnel, quelle belle aventure en couple, et quel beau partage avec nos dévoués suiveurs !

Bilan :

190 km de marche cumulée.

50 km de vol.

3-4 ampoules pour Amandine.

Un genou en compote pour Raphaël.

3-4 paires de chaussures par personnes.

Merci beaucoup à nos trois suiveurs : Valérie, Sébastien et Martial pour toute la patience, les massages, les pauses revigorantes, l'organisation et les supers endroits que vous nous avez trouvés ! Merci à toutes les cuisinières pour les bons petits plats (Thérèse et Mimi) et merci à Alain pour les 2 kg économisés grâce à sa voile !

**Amandine Baumert
et Raphaël Seuret**

Une balade nature en s'inspirant de la Vercofly

Hike & Fly en Valais

Chers amis « plumeurs » et amies « plumeuses », voici un petit récit de ma sortie marche et vol en Valais en octobre dernier, suite à la demande de notre plumiste en chef Danou. J'espère que cela en motivera plus d'un, car l'expérience en valait vraiment la peine !

Ayant encore quelques jours de vacances pendant la semaine du 9 au 15 octobre, je décidai d'aller « hiker » et « flyer » en dehors de notre Jurrurrerra. Cela faisait un moment que j'avais cette idée en tête et c'est en regardant la Vercofly que j'ai pu me fixer quelques objectifs. Car sans objectif, il est difficile de trouver la motivation.

Une superbe semaine anticyclonique était annoncée et peu de vent à toutes altitudes, avec une légère tendance ouest. Parfait ! Feu !

Mercredi 11 octobre

Après une analyse météo un peu plus poussée, je commençai à préparer mon matériel avec soin. Chaque gramme compte. Vu que le gardiennage des cabanes s'arrête à la fin du mois de septembre, j'ai préparé mon sac de façon à être autonome au niveau nourriture et couchage pour trois jours.

Matériel de vol :

Niviuk Skin 2P, sellette Radical 3, secours light, casque et vario Syride.

Vêtements :

Chaussures de montagne Meindel, veste Goretex + doudoune, pantalon de marche, 2 t-shirts, 1 pull polaire, 3 caleçons, 2 paires de chaussettes de marche, bonnet, lunette soleil et 1 paire de moufles.

Nourriture et divers :

Nourriture lyophilisée de différentes marques, fruits secs (3 paquets), sucre, récipient en alu gradué, « camelbag » + bouteille plastique de 3dl, couteau suisse, crème solaire, sac de couchage, natte isolante,



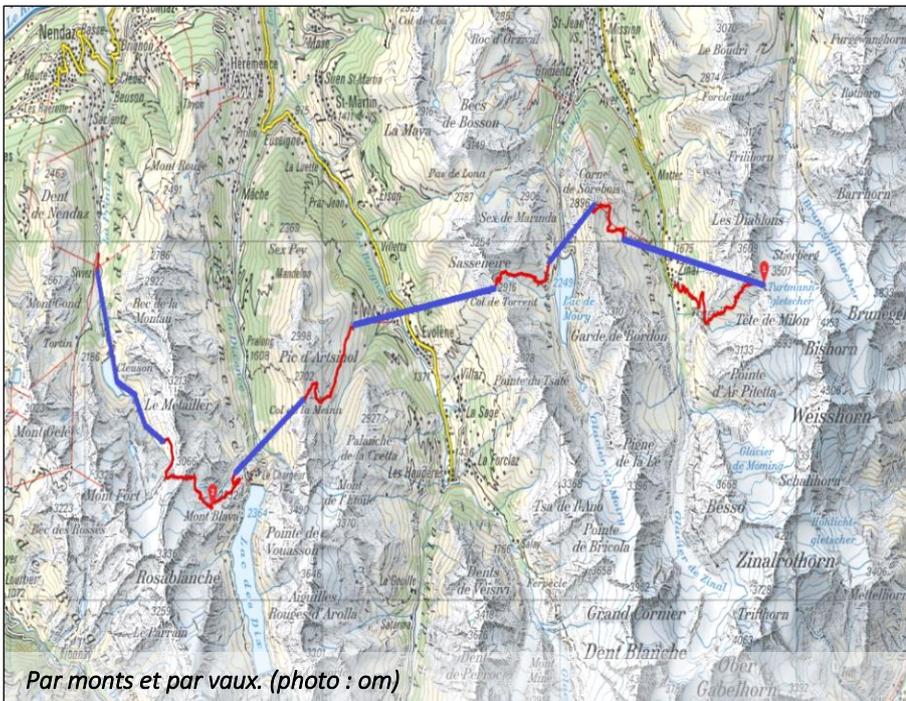
Olivier Moser en transition. (photo : om)

couverture de survie et réchaud de secours.

J'arrive ainsi à un poids total, y compris l'eau de 15 à 16 kilos. J'ai préparé mon parcours en tenant compte du vent d'Ouest uniquement. A ce moment-là, mon objectif consistait à relier Tracuit à Verbier en trois ou quatre jours. Par contre, je savais à l'avance qu'il s'agissait d'un programme un peu ambitieux.

Jeudi 12 octobre

Départ de Moutier vers 8h00 pour Chalais. J'ai laissé ma voiture à cet endroit dans le but de pouvoir y revenir facilement avec les transports en public ou simplement en parapente. J'ai pris le bus jusqu'à Zinal, puis départ de la marche en direction de la cabane Tracuit. Durée selon panneau : 5 heures. La montée au-dessus de Zinal est magnifique



Par monts et par vaux. (photo : om)



Le lac de Moiry. (photo : om)

dans les couleurs d'automne. Passage du Roc de la Vache (pas beaucoup de bestiaux là-haut). Encore quelques prairies, puis passage à la rocaille et à un bon dénivelé jusqu'au col de Tracuit. A ce moment, je n'ai plus de souffle à cause de l'altitude. En effet, passer de 600 à 3200 mètres en une seule journée, ça casse un peu.

Après un slalom entre les derniers rochers, je découvre la cabane Tracuit, dressée sur l'arrête orientée Ouest et surplombant la vallée. Personne en vue ! Je m'y installe et prépare le feu pour la cuisine. La cabane est très bien équipée (reconstruite en 2013) : bois, toilettes, dortoir, matériel de cuisine. Après mon repas lyophilisé et un soleil couchant à

couper le souffle, direction dodo afin de pouvoir me lever tôt.

Vendredi 13 octobre

La nuit fut courte en raison d'un mal de tête persistant dû probablement à l'altitude. Je déjeune et jette un œil dehors. Le soleil ne s'est pas encore levé et le vent est pile dans la bonne direction plein Ouest 10-15 km/h. Je prépare mes affaires en vitesse et quitte la cabane vers 7h30. Je prépare mon aile entre les rochers un peu plus haut sur les bases de l'ancienne cabane. Le vent est juste parfait. Je décolle, longe la cabane avec les choucas et me dirige au-dessus de Zinal. C'est le calme plat et je profite de mon plané au maximum. Après avoir posé vers 8h30 en-dessous du restaurant de Sorbois (2400 mètres) avec le soleil qui arrive sur ce côté de la montagne, je commence la montée direction le col de Sorbois. Arrivé au col vers 10h, peu de vent, mais tendance Sud-Sud/Est à cause du soleil. Je monte jusqu'à l'antenne pour pouvoir décoller dans l'axe Sud et partir au-dessus du Lac de Moiry.

Yes, ça vole, enfin... Cela fait plouf, c'est sûr que je ne peux pas m'attendre à mieux aussi tôt dans la journée. J'arrive quand même à traverser et à garder de la hauteur en posant à 2500 mètres au-dessus du barrage. Et c'est reparti pour 1 h 30 de montée en direction du col de Torrent.

Il est 12h30 quand j'arrive enfin au col. Je mange un peu et décolle dans une petite brise qui me porte le long de l'arrête Nord mais pas assez pour enrouler. Je traverse au-dessus d'Evolène et pose au bas des pistes à la Meina, à 2100 mètres. Ce fut mon point le plus bas de ma traversée.

Atterro un peu foireux dans un talus entouré de moutons un brin curieux qui me laissent quand même plier et déguerpir vite fait. Tout est ok ; je continue à pied jusqu'au col de la Meina, au Sud du Pic d'Artsinol. A nouveau, le vent est avec moi, bien face, orienté Ouest et je vois

quelques oiseaux enrouler en direction du barrage de la grande Dixence. Parfait : il ne faut pas traîner. Il est déjà 15 h 30 et j'ai encore un bon bout de chemin si je n'arrive pas à traverser la vallée.

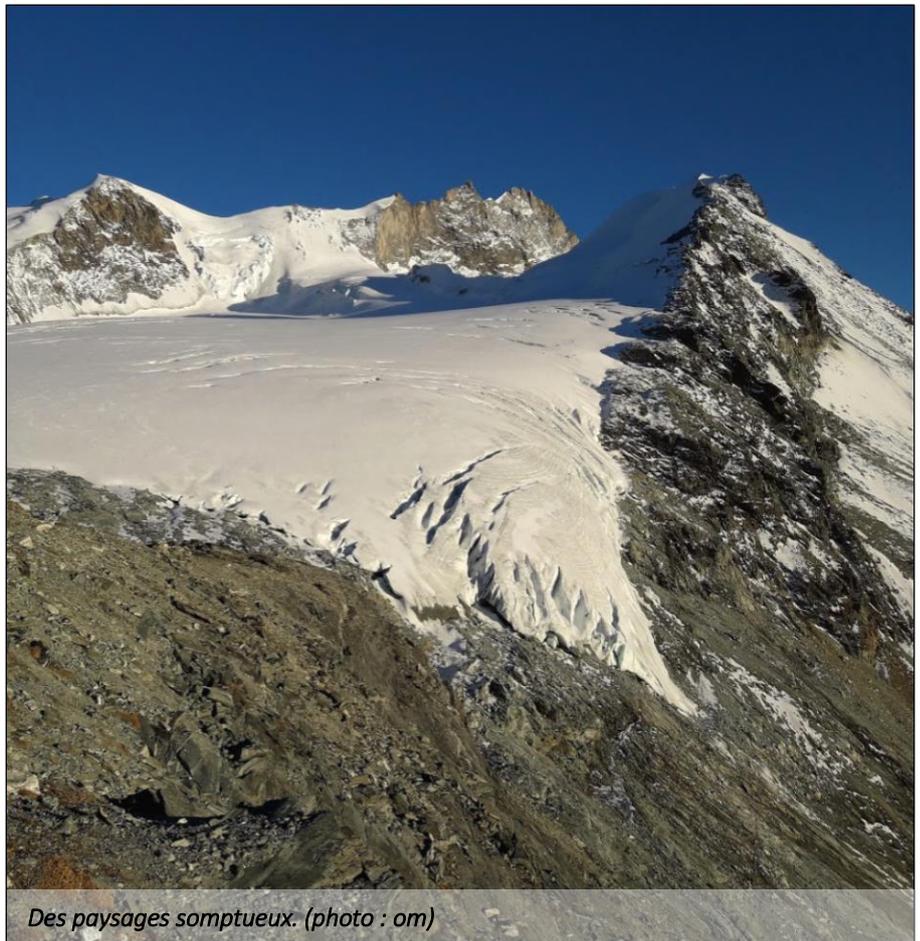
Déco nickel, je longe la paroi Ouest et enfin... ça fait bip... assez pour enrouler. Cette fois, je gagne quelques mètres en suivant les oiseaux mais ce n'est pas simple, c'est du tout petit. J'arrive quand même à gagner une centaine de mètres et décide de traverser un peu plus au Nord du barrage afin de m'engouffrer dans le petit vallon de Prafleuri. Ça passe tout juste à l'entrée de la combe et je pose près de la rivière à 2300 mètres.

J'ai bien fait d'enrouler le thermique, sinon j'aurais dû poser au pied du barrage et me taper 400 mètres de dénivelé. De plus, je commence à avoir les jambes en coton. Direction la cabane de Prafleuri par la combe du même nom en suivant le ruisseau.

Je pose les plaques à 17 h 30 et découvre le refuge d'hiver. Il s'agit de l'ancienne cabane située à l'Ouest de la nouvelle. Autant dire que le confort est différent de Tracuit ! Mais bon, je ferai avec ! Je constate que les derniers locataires (avant les souris) ont fait du feu avec les planches de la cabane ! Heureusement, il y a un compteur électrique pour le chauffage (eh oui !!!) et surtout pour une vieille cuisinière. Problème, ça fonctionne avec une minuterie qu'il faut charger à coups de pièces d'un franc et il ne m'en reste que deux ! J'ai juste le temps de me faire bouillir un peu d'eau et d'avoir chaud. Je garde la seconde pour le matin. Superbe journée, je m'endors le ventre plein.

Samedi 14 octobre

Je suis heureux d'avoir emmené mon sac de couchage cette nuit ! Je me réveille après avoir passé une belle nuit, malgré le froid. Je déjeune en réchauffant des restes du soir précédent sur le radiateur électrique... Ce n'est pas terrible, cette nourriture lyophilisée, qui plus est



Des paysages somptueux. (photo : om)

froide ! Il n'est pas simple de gérer l'eau dans cet environnement. A Tracuit, j'ai eu de la neige en haut mais ici rien de rien. J'ai tout utilisé pour cuisiner le soir : c'est donc en repartant que je refais le plein dans le ruisseau en contrebas de la cabane.

Il fait grand beau. La montée au col de Prafleuri est magnifique à travers un décor lunaire. Arrivé au col, je décide de terminer mon périple à travers le Valais. Je ne vais pas continuer en direction de Verbier, puisque je n'ai plus de nourriture et la fatigue se fait bien sentir.

Il est encore tôt et un léger vent se manifeste dans mon dos. Impossible de décoller à cet endroit orienté Nord/Ouest. La descente commence par un énorme pierrier entouré de barres rocheuses. Ce n'est pas possible de décoller dans le coin, alors je continue et trouve enfin un endroit orienté Sud dans le bas de la vallée. Ça n'a pas été une partie de plaisir à travers ce granit mais j'y suis arrivé. Le vent descend dans la vallée et je suis sur une petite bosse qui

la surplombe. Petit déco falaise et je me glisse au milieu de la vallée. Je croise les doigts car mon calcul de finesse m'indique que je passerai près du barrage de Cleuson. La vue est magique le long du lac. Je passe le long du versant Ouest et arrive sur le lac. Yes ; ça passe juste mais ça passe avec quelques mètres au-dessus de la barrière.

Je traverse une forêt et continue le long des pistes de ski de Siviez. Cette fois, c'est fini, je n'irai pas plus loin. Atterro après ce vol magique au pied des remontées à Siviez.

Auto-stop jusqu'à Nendaz puis bus, train et bus jusqu'à Chalais à ma voiture. De retour au Jura en début de soirée. Ce fut un magnifique parcours que je recommande particulièrement à cette période s'il n'y a pas de neige en altitude.

J'espère que je vous ai donné l'envie de vous dégourdir les pattes et un peu les ailes et pour finir pensez-y à deux fois avant de monter à un déco en voiture. On apprécie bien plus un vol après une petite rando !

Olivier Moser

Que faire en automne ? Un Hike & Fly, bien sûr !

Traversée du Jura

Vous connaissez bien l'équipe. Ils voient les choses en grand. Je parle bien entendu de Pierre, Béo et Bernard. Ils ont décidé que le vendredi 13 octobre sera une merveilleuse journée pour réaliser la Transjurassienne. Elle consiste à traverser les montagnes jurassiennes du Sud au Nord : Montoz, Graitery, Montagne-de-Moutier, Hauts de Courfaivre et La Caquerelle. Nous sommes au final cinq participants, Pierre Arn, Béo Howald, Bernard Cattin, Fred Racle et moi-même (Basile).

Nous nous retrouvons tous à Granges pour commencer une des plus grandes montées de la journée : le Montoz. L'ascension se fait par de petits chemins sinueux. Sur les cinq marcheurs, quatre ont déjà réalisé cette traversée ; Fred a osé rejoindre le groupe.

A vrai dire, il s'est tellement bien préparé que l'on a l'impression qu'il est prêt à conquérir un quatre mille mètres. Il s'est très vite rendu compte qu'il devra porter sa veste dans son sac toute la journée car la montée et la chaleur sont au rendez-vous. Mais ce n'est pas le seul à avoir fait un mauvais choix stratégique pour cette journée. Je vous raconterai cela un peu plus tard. Nous montons le Montoz avec bonne humeur. Arrivés au restaurant de l'Untergrenchenberg, nous prenons deux petites minutes pour contempler le Plateau suisse. Petite précision pour nos lecteurs, les mots modération et pause ne font pas partie du vocabulaire de Bernard, de Béo et de

Vol VFR, la preuve avec les jambes de Fred Racle. (photo : fr)



Pierre, c'est pourquoi nous continuons sans attendre notre voyage vers le télésiège du Grenchenberg. Après une dernière petite montée, nous arrivons sur le déco de Court et sans attendre nous nous dépêchons d'ouvrir nos parapentes. Quel paysage exceptionnel ! Imaginez survoler la vallée noyée dans une mer de brouillard. Le vol est super calme et, sans difficulté, nous atterrissons vers l'Ordon du Graitery qui se trouve en-dessus de la nappe de brouillard.

La montée du Graitery est courte car nous avons atterri à mi-hauteur de la montagne. A l'arrivée, nous nous arrêtons un instant chez Thérèse. Remontés à bloc et après un sans-faute jusque-ici, nous déchantons quand nous arrivons au déco du Graitery. Dix à

quinze km/h de vent de cul nous accueille. Nous attendons longuement, nous nous demandons si nous devons continuer à pied, ce qui veut dire descendre la montagne, traverser complètement Moutier et surtout louper un vol. Après bien quarante-cinq minutes d'attente, le vent se calme, ce qui permet à Pierre de décoller.

Dix minutes plus tard, nous décollons à notre tour dans une toute petite fenêtre. Cette fois, aucun brouillard mais le vol est toujours aussi calme et plaisant. Après avoir traversé Moutier, nous atterrissons vers le réservoir, sur les hauts de Moutier. La Montagne-de-Moutier est pénible car j'ai fait une grande erreur : je porte un paquetage normal, car j'ai vendu ma sellette



Bière(s) méritée(s) pour le Club des 5 ! (photo : Warteck)

string quelque temps auparavant. Le cas est lourd pour mon petit gabarit. De plus, j'ai oublié mes bâtons... Les diesels (comme se sont nommés Béat, Bernard et Pierre) foncent, et derrière avec Fred, nous peinons à suivre. Arrivés sur les hauts, nous empruntons un petit chemin à la frontière du Jura et du Jura bernois en direction de Soulce. Sur les hauts de Moutier, nous décollons direction la loge de Soulce.

Nous atterrissons comme les deux autres vols contre l'autre montagne en face du déco ce qui correspond cette fois au Mont de Courfaivre. Nous gravissons la pente aride et arrivons à la loge de Soulce, puis au déco. Nous décollons direction le magasin Denner à Bassecourt car l'eau manque et nous risquons la panne sèche. Nous nous retrouvons à Denner car les taux de chute de nos ailes ne sont pas pareils et que les fils électriques

sont légion dans le coin. Arrivés au point de rencontre, nous remplissons les gourdes et continuons notre marche en direction de Boécourt.

Nous sentons que nous touchons au but, c'est pour ça que la montée de La Caquerelle s'avère facile. Nous décidons de ne pas finir à Saint-Ursanne mais à Cornol. Pour ma part, tant qu'il y a de la bière à l'arrivée, cela m'est égal. Arrivés à l'Hôtel de La Caquerelle, nous nous rendons compte qu'il reste un bon bout pour arriver au déco de Montgremay. De là, nous décollons pour la dernière fois et nous profitons de tenir en *soaring*. Après une vingtaine de minutes, nous transitons sur Cornol et atterrissons au terrain de foot. Je n'arrive pas à décrire exactement ce que l'on a ressenti en terminant ce périple, mais je peux vous dire que c'est une grande satisfaction et un immense bonheur.

A Cornol, nous trouvons un resto où le litre de bière est vite descendu. Nous trouvons enfin le temps de nous poser et de continuer les nombreuses histoires que nous avons partagées tout au long de ce voyage.

C'est toujours un réel plaisir de marcher, de rire et aussi d'apprendre une multitude de choses avec ses compagnons de Hike et Fly. Un dernier arrêt à la Palmeiraie pour manger une pizza est décidé et c'est ainsi que se termine ce merveilleux vendredi. Il est certain que cette marche sera au programme de l'année prochaine. Alors... Avis aux amateurs !

En chiffres

Départ à 6h et arrivée à 18h. 7h40 de marche avec 40 minutes de pauses cumulées. 28 km à pied et 2300 mètres de dénivelé positif.

Basile Charmillot

Graitery, la montagne qui véhicule un sacré mythe !

Connaître sa région

Deuxième volet de cette trilogie marche et vol consacrée aux « grands » sommets (Montoz, Graitery et Raimeux) reliant notre grand bac à sable du Sud au Nord.

L'idée de ces articles est de passer en revue les différents sentiers balisés de tourisme pédestre permettant de rejoindre les décors mais aussi de peut-être vous faire découvrir des itinéraires moins connus, plus sauvages et souvent plus ludiques que les chemins classiques. La liste n'est bien sûr pas exhaustive ; il y a toujours des variantes, des raccourcis et des détours possibles !

J'ai découvert ces sentiers en suivant la carte, par curiosité mais aussi parfois en discutant avec des habitués connaissant tous les coins et recoins de leur région.

Le Graitery, c'est LA montagne des « Moutiers ».

Le Graitery, c'est LA montagne connue loin à la ronde grâce au Graitricks.

Le Graitery, c'est LA montagne qui n'a pas de décollage Sud. Et c'est bien dommage, car elle marche souvent bien, cette face Sud. Voire même très bien !

Le Graitery, c'est LA montagne dont l'accès en véhicule est le plus pourri. C'est donc une toute bonne idée d'y monter à pied pour renforcer ses articulations et préserver celles de sa voiture.

Malgré ce manque de possibilités au Sud, il y a un bien joli sentier qui part de Court et qui suit l'arrête des Gorges. Ce serait dommage de ne pas l'emprunter au moins une fois. De plus, il y a aussi la possibilité de combiner le Montoz et le Graitery en montant une première fois au Buement, suivi d'une deuxième ascension au soleil, côté Sud du Graitery. On peut même raccourcir la deuxième montée en allant poser aux Orçons, aux environs de 1000

Le déco de Graitery : il faut juste s'en méfier... (photo : db)



mètres. On peut encore envisager une montée au Raimeux mais ça, ce sera pour la prochaine *Plume*.

Côté Nord, quatre sentiers, tous intéressants, sont proposés ci-dessous. Le sentier des vieilles échelles est le plus exigeant et peut être assez glissant. Il passe par le lit du ruisseau, éviter la période de la fonte des neiges. Sinon pas de difficultés particulières à part peut-être les échelles pour les personnes sujettes au vertige. On pourrait encore ajouter le sentier balisé jaune du tourisme pédestre comme cinquième option, mais il suit la route tout du long et n'a donc guère d'intérêt, à moins d'être à vélo.

Pour le décollage, ben le déco du Graitery, c'est le déco du Graitery... Encore un dernier élément qui donne encore plus d'intérêt à cet endroit c'est que la roulotte PILOT se situe juste à côté de l'atterro. Ce qui fait que le Graitery est sans aucun doute le site idéal pour combiner en un temps record la combinaison marche - vol - bière ! Tellement idéal que tous les deux ans, durant le Graitricks, une compétition y est organisée : le Graitricks Sprint. Le

parcours est indiqué sur la carte et le temps record, comprenant la montée, le vol et la bière est de 46 minutes !

Bonnes balades !

1^{er} AVERTISSEMENT !

La sortie du déco n'est pas toujours un long fleuve tranquille. Et quand le vent est N/O, viens à Montoz, ça peut être toxique au Graitery !

2^{ème} AVERTISSEMENT

S'arrêter boire un verre chez la Thérèse ou à la roulotte PILOT, c'est le top !

Infos

Les tracés continus en jaune ou rouge représentent les itinéraires de tourisme pédestre, balisés et entretenus.

En traitillé orange ou rouge, on trouve des sentiers non officiels. Il peut s'agir de larges chemins incontournables ou de sentes beaucoup plus discrètes, sur lesquelles il faut parfois s'aider des mains et qui ne figurent pas toujours sur les cartes nationales.



Le sentier dit des échelles : attention au vertige. (photo : psi)

On trouve encore les places de parc, les points verts pour les décos et les points jaunes pour les atterros.

Depuis Moutier (roulotte PILOT)

Var1

Pour rejoindre le départ des sentiers depuis la roulotte.

1 Sentier des échelles

Certainement le plus connu pour atteindre le Graiterie depuis Moutier. Après avoir suivi un bout la charrière, tourner à gauche et suivre le balisage qui t'emmène jusqu'aux échelles qui permettent de déboucher sur le pâturage sommital. Suivre le sentier et le chemin pour atteindre le déco. La cotation rouge-

blanc est un peu forte à mon goût. Sauf en cas de vertige évidemment.



Itinéraire du Graitricks Sprint en traitillé rouge. Pour la partie centrale, il suit exactement celui des échelles, tracé en rouge. Allez ! Cours j'te dis !

2 Sentier des vieilles échelles

Ancien itinéraire pour rejoindre le chalet du Ski-Club, c'est le plus sauvage. Suivre le sentier balisé au-dessus du Cerneux Renard, passer par un tunnel creusé dans la roche puis s'élever jusqu'à atteindre environ les 860 m d'altitude. De là, tourner à droite, rejoindre la gorge et la re-

monter en suivant les anciens balisages pas toujours évidents à repérer. Un passage glissant est équipé d'une chaîne. Dans la partie supérieure, virer à droite et emprunter un sentier qui suit la courbe de niveau et qui permet de sortir de la forêt aux abords du chalet du Ski-Club. Cet itinéraire est plutôt à entreprendre par temps sec.

2b + Sauvage

Variante partant à droite d'un replat au point 828 pour atteindre l'accès à la gorge.

3 Sentier Balmer

Alternative moins empruntée que le sentier des échelles, il partage le même début d'itinéraire. Le départ du sentier en lui-même n'est pas des plus évidents à trouver. Une petite sente part sur la droite environ 150 mètres après le point 709, début du balisage rouge-blanc du sentier des échelles. La suivre jusqu'à sa sortie des falaises, vers un chalet. Le déco n'est plus très loin.

4 Sentier de la verrerie

Joli sentier, agréable et bien marqué. Il débute peu après le passage sous-voie au-dessus de la verrerie. Choisir le bon chemin à l'intersection ! Il débouche sur la charrière du Graiterie et de là, on peut soit la suivre jusqu'au décollage ou enchaîner avec le sentier plus direct des brigands décrit ci-dessous.

5 Sentier des brigands

Sentier au départ du Tonneau (point 932) qui t'emmène droit-direct au sommet en suivant une arête. A combiner avec le sentier de la verrerie.

Depuis Court

6 Par l'arrête

Le plus beau sentier depuis le Sud. Départ au tout début des gorges, vers l'entrée du premier tunnel CFF. Le début, un peu aérien, passe juste au-dessus de la voûte du tunnel : la

vue est dégagée sur les rails et la caténaire ! Suivre ensuite le sentier plutôt bien marqué jusqu'à sa sortie dans le pâturage. Suivre ensuite la lisière de la forêt qui plonge dans les gorges jusqu'à rejoindre le chemin de tourisme pédestre. Joli point de vue au point 1119.

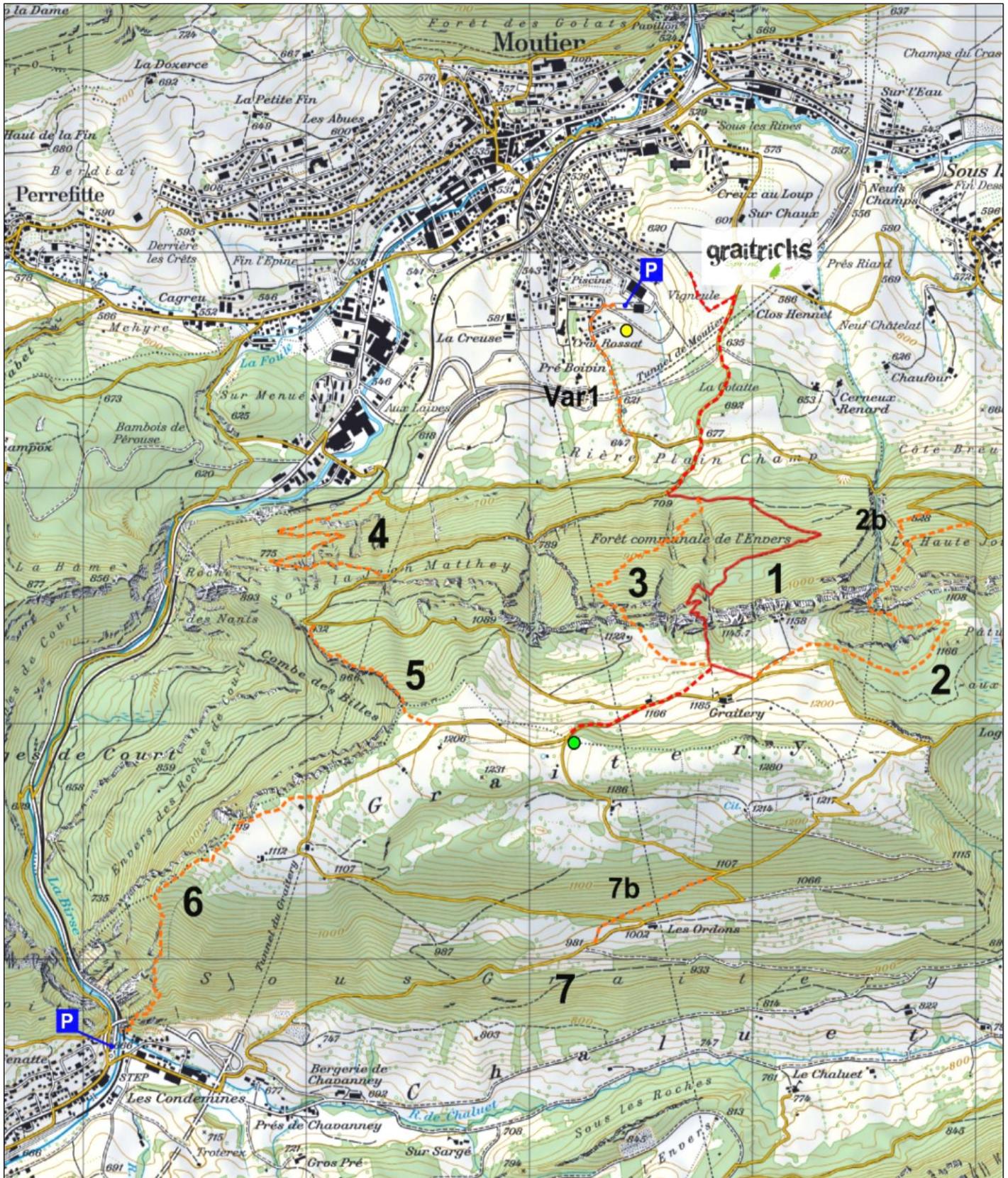
7 Sentier officiel

7b Raccourci

Itinéraire de randonnée pédestre pour atteindre le sommet via l'Auberge du Graiterie. On peut également le rejoindre depuis plusieurs endroits dans le vallon du Chaluet, en cas de « vachage » par exemple.

Permet d'éviter la charrière.

Fred Racle



Quand la montagne des anges devient démoniaque...

Championnats à Engelberg

Jan Laïs a participé aux Championnats de Suisse du côté d'Engelberg, la « montagne des anges », qui s'est avérée particulièrement redoutable à maints égards. Les conditions météo ont été très compliquées pour les 120 pilotes engagés. Et si les limites de l'exercice avaient été atteintes si l'on en juge par le nombre d'accidents ? La question est posée. Chacun son avis... Voici son récit palpitant au cœur de la Suisse centrale.

Lundi 29 mai, je passe prendre mon pote Rony Jabbour à la gare de Lucerne. Il est venu spécialement du Liban pour participer à la compétition. En route pour Engelberg, traquez la montagne des anges. Pour la circonstance, la caravane est attelée à la voiture.

Bien installés au camping, on est rejoint par Nelson Carvalho, du Club vol libre Chasseral, juste à temps pour un gros orage... Ça discute ferme de partir sous de meilleurs cieux.

Le lendemain, c'est humide, très humide même. Au *briefing*, on nous donne une manche de 60 km avec des cols à passer... Optimistes les gars... S'ensuit alors la tension typique avant la première manche et quelques instants plus tard, je me retrouve en l'air avec 120 pilotes à tourner comme un gigantesque banc de poissons sous un gros nuage. Trente minutes à attendre le start, tout le monde cherche à avoir une bonne position pour partir le plus haut possible. Soudain, on se met tous à sprinter comme si un message subliminal passait entre ces 120 pilotes.

Le début de manche se passe bien, puis je commets une erreur et perds le peloton de tête. Le reste de la manche, je galère un peu, mais le pire est pour la fin. Après deux très longues traversées de vallée, j'arrive

Jan Laïs en transition avec la LM6. (photo : inc)



sur un coteau ensoleillé où je vois plusieurs pilotes batailler pour grimper dont Olivier Dietrich, qui nous a rejoint au camping ce matin. J'arrive enfin dans la face et immédiatement je sens que ça va mal se passer... Ma LM6 se tord dans tous les sens. Il y a du vent de partout : je suis sérieusement sous le vent mais je ne comprends pas sous le vent de quoi. Je gagne 50 mètres, mais ensuite ça devient vraiment dégueulasse et je pense à mes enfants, signe qu'il faut que je me sorte de là vite fait. Je dégage et là, ça devient encore pire. Nous volons dans la vallée de Suisse avec le plus de câbles et il y en a plein dans ce coin, ce qui n'est pas idéal quand t'es dans l'impossibilité de voler droit.

Soudain, je sens le vent puissant qui vient de la vallée et je comprends enfin ce qu'il m'arrive. J'étais sous le vent de vallée et celui-ci a forcé. Ok, je vais m'appuyer sur la face au vent et faire un *soaring*. Ouf, un peu de calme relatif. Je suis tremblant et heureux de m'en être sorti sans crasher mais de loin pas tiré d'affaire. Je suis bas et dans le puissant flux du vent de vallée. Ça ne monte plus et je décide de partir sous le

vent tenter ma chance sur la prochaine arrête. Je repasse dans la machine à laver, je visualise la position de mon secours, pense à mes gosses et m'enfuis en milieu de vallée pour aller poser. En mode survie, je me positionne au-dessus d'un champ, entre lignes à haute tension et chemin de fer avec une ferme pour obstruer le tout derrière moi, mais rien au vent. Pour ne rien arranger, je suis à l'arrêt et il y a du thermique au sol. J'ai peur de la fermeture mais finalement, je me pose sans me blesser, choqué.

Le mercredi, c'est encore plus humide à cause des orages du soir d'avant. La manche est reportée d'une heure et j'en profite pour méditer et évacuer les émotions négatives du vol de la veille. Finalement, nous décollons et la manche se passe bien. Après 42 km, je pose au *goal*. Ce jour-là, il y a eu cinq accidents dont trois avec intervention de la REGA et un blessé relativement grave.

Le jeudi, après un mauvais début, je termine la manche, mieux vaut tard que jamais comme on dit. Nous commençons à être à l'aise avec les



Avant le start avec Rony Jabbour. (photo : jl)

vents de vallées et le vol sous le vent. L'expérience s'accumule et la fatigue aussi.

Vendredi s'annonce comme le meilleur jour question météo : ciel bleu et plafonds hauts au programme, ainsi qu'une manche ambitieuse. Malheureusement, le ciel se couvre vite et grimper devient une véritable gageure, quand ce n'est pas carrément impossible. Deux pilotes parviendront à terminer la manche avant qu'elle ne soit interrompue en raison d'une averse. Pour ma part, je me suis battu pour claquer ma dernière balise dans les gigantesques falaises du Titlis.

Le dernier jour, la météo est pas mal, on est partis pour une manche vraiment longue avec plusieurs cols à passer. C'est dur ; j'ai de la peine à suivre le rythme incroyable. Plus le temps passe et moins je pense pouvoir finir la manche. Je me retrouve à longer la vallée dans un coin sans atterro et sans arriver à faire des bons plaf. Au bout d'un moment, on se retrouve à six pilotes et on unit nos forces. Quelques thermiques dégueulasses sous le vent et on finit péniblement par atteindre la crête.

Il faudrait faire pas mal de gaz pour passer dans la vallée de derrière mais ça ne monte pas. C'est turbulent et j'en ai plus que marre. Je n'attends pas les autres, bascule sur l'autre versant et entame la traversée de la vallée. Au loin, on aperçoit le site de Meiringen et le lac de Sarnen. J'atteins enfin l'autre côté. Je ne suis pas encore à la balise mais je ne trouve pas de thermiques. Le vent de vallée est puissant et ma voile danse à nouveau le tango. Mes nerfs sont à bout ; je suis crevé. J'évite de justesse une grosse fermeture ; je suis conscient d'être dans le rouge. La décision à prendre s'impose : je dois poser au plus vite. Je quitte le relief, observe le fond de vallée à la recherche d'un atterro sain. Je dresse l'inventaire des lignes électriques, câbles à foin, et téléphériques. Je pose près d'un petit village, le vent de vallée est puissant mais je ne recule pas.

Au sol, il y a Daniella Iseli, avec qui je volais avant de passer dans cette vallée, elle est un peu paniquée, elle gesticule et essaie de me dire un truc, je ne l'entends pas. Je mets ma voile en boule enlève des couches et

je me précipite vers elle. Elle me dit que le gars avec la Cure s'est crashé violemment. Elle a déjà averti la REGA ; on doit mettre nos deux voiles en croix sur le sol pour qu'ils voient de loin où nous nous trouvons.

Après 15 minutes de recherches, on voit que l'hélico est en train de treuiller. Plus tard, le compagnon de Daniella arrive en voiture ; au moins le retour ne va pas durer des heures. On redescend jusqu'à Lucerne et on remonte la vallée d'Engelberg avec de la bonne musique.

On se retrouve avec les potes et on décide de ne pas attendre la remise des prix mais d'y aller. Au passage, on récupère Nelson. Le pauvre a « vaché » au bord du lac des Quatre Cantons dans un mouchoir de poche. Au final, on a vraiment beaucoup volé malgré la météo très humide, on a aussi beaucoup appris surtout au sujet du vol sous le vent et sur la stratégie. Les plus beaux souvenirs sont ces paysages incroyables, la grappe de 120 pilotes qui tournent sous le nuage en attendant le start, et aussi les soirées avec les amis.

Jan Laïs

Parapente ou delta : That's the question ?

L'avis du Dr Voiblet

Comme vous le savez tous, Christian Voiblet pratique le delta à un très haut niveau. Et en plus, il se débrouille très bien en parapente. Normal, le personnage est doué et possède de nombreuses cordes à son arc. En grand connaisseur, il évoque pour *La Plume*, les différences entre l'aile triangulaire et le « torchon à cordes » dans les différentes phases de vol. Un récit très intéressant.

S'agissant du parapente et sous forme de préambule au propos général, c'est à mon avis et sans contester le rêve d'Icare à l'état pur. Qui aurait dit qu'un jour il serait possible de voler des heures et parcourir plusieurs centaines de kilomètres avec un simple sac à dos qui de plus ne pèse qu'un poids dérisoire ?

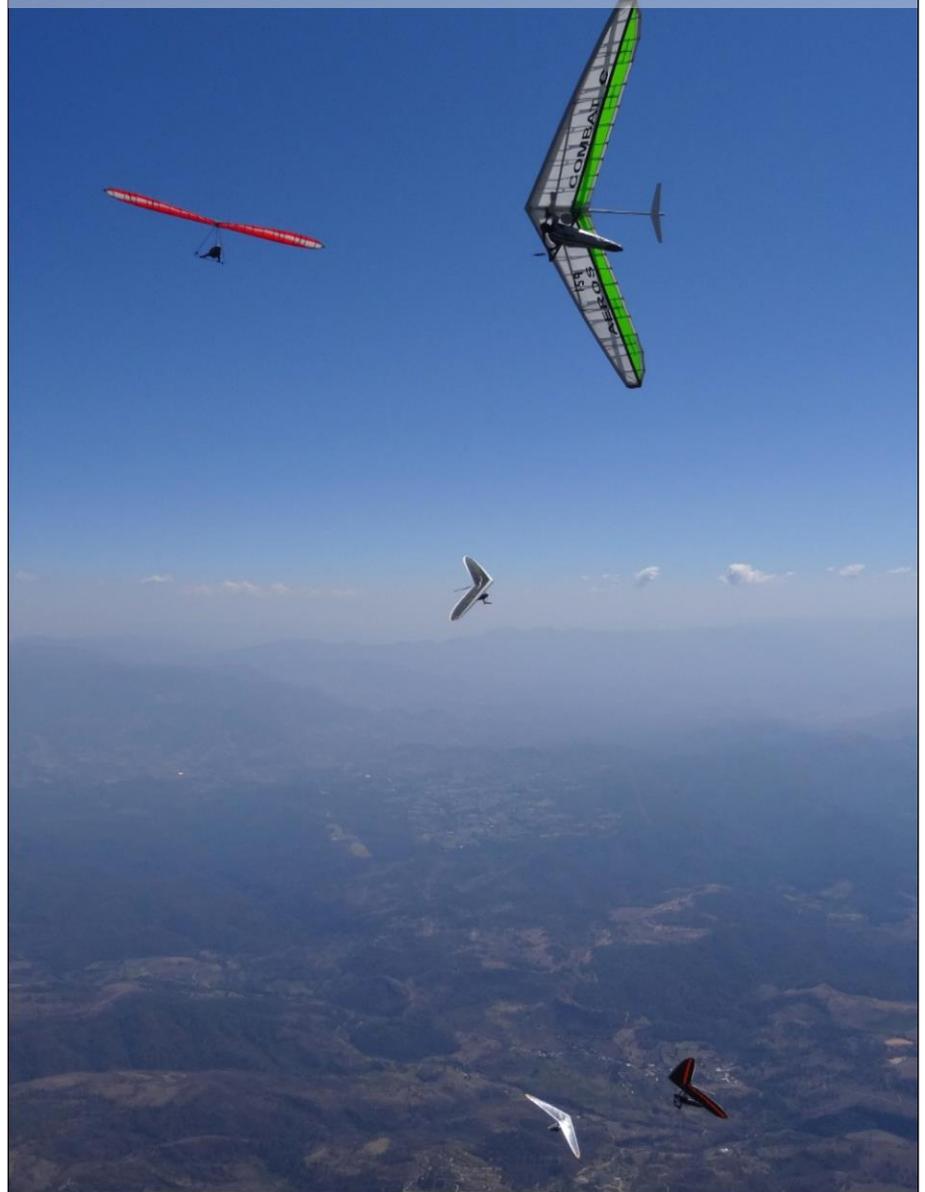
Alors pourquoi s'enquiquiner avec ce truc qui ressemble à un « Stevi », qui pèse entre 28 et 35 kg selon les modèles et qui coûte une blinde ?

Eh bien, ayant pratiqué le delta au plus haut niveau et me débrouillant assez bien en parapente, je vais essayer de transmettre ma vision du sujet par ces quelques lignes.

Pour commencer, il y a bien entendu la phase d'apprentissage, pour laquelle les différences fondamentales sont les suivantes : hormis la phase de décollage qui demande une certaine coordination des mouvements (j'y reviendrai plus tard), le parapente a la particularité de voler tout seul et tout droit. Pas besoin d'être pilote d'essai à la NASA pour quitter le plancher des vaches et de le retrouver en douceur. Et ceci le premier jour déjà.

Concernant le delta, le décollage n'est pas sorcier non plus, mais c'est après que les choses sont différentes. Même si l'aile a une tendance à s'autostabiliser en tangage, elle résiste un peu au vol

En delta, c'est l'action du pilote qui fait que l'aile vole droit ou pas. (photo : cv)



trop lent et beaucoup au vol trop rapide. C'est bien sûr dans l'axe du roulis que les choses sont différentes. C'est l'action du pilote qui fait que l'aile vole droit ou pas. La devise du parapente (en tous cas pour les voiles d'écologie), si ça se passe mal, lâche tout et laisse voler, vous mène droit à l'échec en delta. Cela prend plus de temps pour contrôler et coordonner le tangage et le roulis. Maintenant, cette phase est simplifiée, car elle est enseignée en biplace avec le moniteur, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Je vais maintenant passer par les

différentes phases de vol. Et en premier lieu le décollage.

En parapente, j'ai remarqué que cette phase est un brin plus complexe et technique qu'il n'y paraît dès que les conditions ne sont pas idéales. Il y a le décollage avec vent de travers, face à la voile avec les A dans une seule main, dans les deux mains bras croisés, dans les deux mains bras non croisés, etc... En contrôlant avec les C dans le vent fort. Et qui a entendu parler du décollage style Cobra dans le vent fort ? Je vous conseille à ce titre d'aller jeter un coup œil sur *Youtube*,



Sourire aux lèvres.... (photo : cv)

c'est franchement impressionnant ! En delta, il n'y a pas de lézard : quand vous commencez à courir, l'aile est déjà au-dessus de vous et pas par terre ou encore dans sa housse. Il suffit d'une bonne course d'élan en contrôlant bien l'incidence de l'aile. Le vent fort n'est pas un problème et c'est tout à fait possible de voler dans un vent laminaire de 50 km/h sans assistance. Par contre, avec du léger vent arrière, il faut oublier, de même que par vent de travers.

Passons maintenant au vol proprement dit. En parapente, ce joli truc léger et plein de jolies couleurs peut se transformer en petit diable vicieux si vous évoluez dans des conditions turbulentes. Il faut un certain temps et pas mal d'heures de pratique pour anticiper et gérer correctement les surprises que cet engin déformable peut vous réserver.

Cette parenthèse mise à part, la position de vol est super confortable ! Evidemment, contrairement au delta, ce n'est pas trop possible d'uriner en vol sans quoi le dicton « qui pisse au vent se

rince les dents » prend tout son sens.

La plage de vitesse étant ce qu'elle est, il faut beaucoup de patience dans les transitions et je ne parle pas du vent de face. J'ai par contre beaucoup appris en pratiquant le parapente, car c'est super important de trouver les bonnes lignes pour bien progresser en perdant le moins d'altitude possible. Il faut également voler en faisant le minimum de détours lors des

vols de distance.

En delta, la turbulence n'est pas un problème, il est juste nécessaire de voler plus vite, contrairement au parapente. Avec une bonne réserve de vitesse, l'aile est plus réactive, ainsi on est à l'abri de se faire embarquer, partir en glissade, bref, de perdre le contrôle.

Par contre, pour le *feeling* en vol, là, ça déménage ! Avec une plage de vitesse entre 30 et 120 km/h voire même plus (j'ai déjà volé à 160 km/h en air calme), le style de vol est très différent. Avec des thermiques puissants, la vitesse idéale en transition se situe entre 80 et 90 km/h. Le souci de se faire aspirer dans un nuage est moindre, il suffit de s'échapper en direction du ciel bleu à 100 km/h. Le pilotage est plus physique, spécialement pour les bras et muscles dorsaux. Il est dès lors nécessaire d'avoir une bonne condition physique et un entraînement conséquent pour effectuer des vols de plus de cinq heures.

C'est lorsque les conditions sont fumantes que je prends le plus de plaisir en delta. La différence entre le

delta et le parapente est alors semblable à celle qu'il y a entre le boguet et la moto.

Enfin, abordons la phase de l'atterrissage. En parapente, cette phase du vol est d'une facilité déconcertante. C'est sans doute dans ce domaine que le parapente excelle le plus. Pas de vent, atterrissage en travers de la pente, en pente légèrement descendante, petits terrains, dans toutes ces situations, pas de problème. Il faut cependant être bien à son affaire par vent soutenu et se méfier des turbulences d'obstacles qui sont désagréables et dangereuses près du sol.

En vol de distance, on pose, on remet tout dans le sac et on saute dans le premier train pour rentrer et ça, c'est vraiment génial !

En delta, cette phase est plus technique, surtout avec des ailes de haute performance. Pas possible de casser la finesse (à moins d'utiliser un parachute de freinage). Il convient donc de bien faire son approche. Il faut assez d'espace. Poser vent arrière n'est pas permis. Par contre, dans les Alpes, il n'y a pas de vent de vallée assez fort pour poser des problèmes à l'atterrissage. Il est cependant possible, avec un peu d'entraînement, de poser dans de petits terrains en contre-pente, ce qui peut être très pratique lors des vols de distance. Il faut piquer contre la pente à grande vitesse, arrondir, remonter la pente et tout pousser lorsque la vitesse est proche de zéro. Cela marche même avec un léger vent arrière. C'est très impressionnant, mais cela fonctionne bien.

En conclusion, ce sont deux engins merveilleux avec chacun leurs points positifs et négatifs. Ils font tous les deux partie de cette passion qui me suit depuis l'âge de quinze ans et qui ne me quittera sans doute jamais. Bons vols à vous mes chers amis deltistes et parapentistes.

Christian Voiblet

Une page d'histoire est en train de se tourner au VLJ

Compétition en delta

Voilà un sujet bien difficile pour un parapentiste, alors je tiens tout d'abord à remercier Bêat Howald, sans qui cet article n'aurait jamais vu le jour.

Pour commencer quelques informations de base. Il faut d'abord distinguer les différentes catégories. Il y a la Coupe Suisse : on parle de manches intégrées dans d'autres compétitions telles que les Championnats Suisses ou des compétitions organisées à l'étranger. Puis, au niveau mondial, on retrouve une année les Pré-Européens et l'année suivante les Championnats du Monde, qui s'inverse les années suivantes. Pour votre information, Bêat Howald, qui vole en delta depuis 2005, a intégré la Ligue en 2007 et jusqu'à ce jour, il y a toujours eu entre une et trois personnes du Club Vol Libre Jura sélectionnées à ces événements. On parle de Christian Voiblet, François Gafner, Bêat Howald et Pierre Comte.

Pour 2017, on soulignera la participation de Christian Voiblet aux Mondiaux qui étaient organisés au Brésil. Pour 2018, il y a déjà deux rendez-vous de pris : les Championnats d'Europe à Krushevo en Macédoine et les Pré-Mondiaux au Frioul en Italie, en vue des Championnats du Monde en 2019. On sait d'ores et déjà que la participation romande sera maigre, voire même inexistante en Macédoine. Francis s'est retiré de la Ligue, Christian Voiblet renonce aux compétitions internationales, car ensemble ils se consacrent depuis cette année à la relève de jeunes pilotes et Bêat, se trouvant en 6^{ème} position, doit encore en discuter avec le chef de la Ligue.

Mais comment se déroule une compétition de delta ? L'événement peut durer entre un jour et deux semaines, comme par exemple les Championnats du Monde. Les participants se rendent au décollage et montent leur delta. Après avoir analysé les conditions météorologiques, le comité définit le parcours de la manche à disputer et les pilotes reçoivent les points à intégrer dans les GPS, ainsi que les informations importantes lors du *briefing*.

Les participants ont ensuite le choix entre trois départs, par exemple 13 h 00 / 13 h 20 et 13 h 40, et chacun décide



Bêat Howald dans ses œuvres.

individuellement dans quelle tranche horaire il va s'élancer. Le premier pilote à décoller engrange des points bonus appelés *leading points*. Partir en tant que fusible, ça mérite quand même un petit bonus. Au final, le classement se base évidemment sur toutes les manches disputées, en tenant compte des points donnés par rapport à la distance parcourue, des points par rapport au temps que le pilote aura mis pour boucler la / les manche/s, son *ranking* et les fameux *leading points*. D'après l'expérience de Bêat Howald, il faut être plutôt stratégique qu'impulsif.

Prendre des risques c'est bien, ça va payer pour une manche, mais pour avoir une chance de figurer sur le podium, il faut au minimum boucler toutes les manches et se trouver dans chacune d'elles dans les 10 premiers. Rappelons encore que le but principal est évidemment la satisfaction de boucler la manche, ce qui n'est de loin pas toujours chose évidente. Celui qui se hissera sur la première marche du podium est le pilote qui aura commis le moins d'erreurs.

Pas évident, alors que pense Bêat de tout ça ? Il est personnellement satisfait de toutes les compétitions auxquelles il a participé, que ce soit en delta ou en parapente. Par contre, pour devenir plus performant dans les épreuves de

delta, il manque un *coach*. Pour effectuer une bonne compétition, il faut posséder un mental d'acier et disposer d'une bonne condition physique. On rappelle que les participants passent facilement 5-6 heures dans les airs, mais à ceci s'ajoute également un bon entraîneur, comme dans chaque discipline sportive. Pour être plus efficace, il faudrait une meilleure analyse des traces depuis le sol avec *debriefing*. Bref, il manque un fil conducteur. Avec toutes les technologies auxquelles nous avons accès de nos jours, une partie de l'avenir se trouve très certainement dans le *coaching* depuis le sol. Lorsqu'on vole en delta, on ne se voit plus vraiment les uns les autres, mis à part lorsqu'on vole dans une grappe. La visibilité n'est pas aussi étendue que sous un parapente. Après, il ne faut pas non plus négliger les bons côtés de la compétition. Le vol libre est une sorte de deuxième famille, on se crée des liens dans le monde entier, sans oublier que participer à des compétitions permet de voyager, de découvrir de nouvelles régions et de nouveaux pays.

Comme déjà indiqué plus haut, le nouveau défi de nos pilotes régionaux est de s'occuper de la relève. En collaboration avec l'école Ledeltaplane.ch et son instructeur Nicolas Tatti, François, Christian et Bêat comptent déjà cinq nouveaux élèves.

Nicole Siekmann

Episode 3 : notre petit monde vu par Marianne...

Par le trou de
la lorgnette

Donner la parole à des personnes externes à notre petit monde du vol libre : c'est l'objectif de cette rubrique initiée par Damien Charmillot. Et visiblement notre ami fraîchement breveté biplaceur professionnel a un faible pour la gent féminine puisque c'est la troisième femme à s'exprimer dans les colonnes de *La Plume*. Découvrons les propos de Marianne Valet. Qui êtes-vous ?

Je m'appelle Marianne Valet de Delémont, employée à Resto-Verso en zone industrielle delémontaine et maman de deux jeunes adultes.

Après cette courte présentation, *La Plume* vous remercie d'avoir répondu par l'affirmative à cette interview et aimerait connaître la façon dont vous voyez ou vous imaginez les pilotes de delta et de parapente ?

Je pense qu'il faut un brin de folie pour pratiquer ce sport, mais en même temps ils doivent être réalistes et conscients des risques. La météo doit à mon sens être bien analysée et il faut vraiment tenir compte du vent ! A partir de combien de km/h de vent ne peut-on plus voler d'après vous ?

J'imagine déjà à partir de 70-80 km/h (si seulement !).

Etes-vous plutôt terrienne ou tête en l'air ?

Une vraie terrienne. J'aime être organisée.

Est-ce que vous connaissez une personne qui pratique le parapente ou le delta, et si oui, vous a-t-il déjà parlé de ses vols ?

Oui, les parapentistes Christophe Schaer (mon collègue) et Florent Schori, et en delta, ma cousine qui avait essayé, mais ça date, il y a une trentaine d'années.

Christophe m'a parlé de ses vols à la dune du Pilat à Bordeaux, et Florent de sa course de marche et vol.

Et d'après vous, en volant, a-t-on le vertige ?

Je n'espère pas ! Tu ne peux avoir le vertige sinon tu ne voles pas ! Ceux qui ont le vertige n'ont sûrement jamais essayé en fait. Quoique ! Je crois savoir que la sensation de vertige n'existe pas ! C'est juste ?

Avez-vous déjà volé ? Ou sinon le feriez-vous ?

Non, je n'ai jamais volé, j'aurais été tenté d'essayer mais maintenant... je ne sais pas, j'y réfléchis !

Et si demain vous alliez voler ?

En imaginant que demain j'allais voler, il y aurait de l'excitation et sans doute un peu de stress, mais dans tous les cas je préfère nettement l'air à l'eau, je ne voudrais donc pas voler au-dessus de l'eau.

Et selon vous, quelle image a le vol libre dans la population en général ?



Marianne Valet estime que l'image véhiculée par les libéristes est positive. (photo : dc)

Je trouve que l'image est plutôt positive, il y a plutôt une sorte d'émerveillement, on dit « *waouhhh un parapente* » ! Je me suis moi-même déjà arrêtée avec mes enfants au bord de la route pour en regarder voler et atterrir.

Et les questions quiz : combien de pilotes (parapente et delta confondus) pensez-vous qu'il y a dans le Club de vol libre Jura ?

Ceux du Graitricks en font-ils partie ?

Oui !

Ouhhhh ! Ben alors une chiée... ! Disons... 200 !

La hauteur maximum autorisée pour voler sur le Jura ?

Comme vous partez depuis le Raimeux ou le Graiter, vous pouvez monter un peu... J'imagine 1500 mètres ?

La différence entre un delta et un parapente ?

Le delta, c'est rigide et on décolle depuis une rampe et le parapente c'est mou et ça saute de n'importe où !

Propos recueillis par
Damien Charmillot

Quelle est la voiture d'un voleur ? Tentative d'explication

A fond sur la pédale

Salut les Spatzs !

Aujourd'hui, abordons un sujet peu banal... Je vais vous parler de voiture, non pas volée, mais de voiture de voleur comme nous !

28

A l'heure où le *Hike & Fly* (monter à pied et redescendre en volant) est en pleine expansion, un moyen de transport pour nous amener sur nos sites de vols n'a pas encore dit son dernier mot... : la voiture, la « *oiture* » suivant la région ou encore « *l'auuuto* » en véritable juuurrraaaassien.

Tout d'abord, une voiture de voleur, c'est quoi ? Eh bien pour beaucoup, c'est le moyen de transport qui n'a pas son pareil ; le seul moyen de transporter le voleur et son matériel au sommet de sa montagne fétiche. Pour d'autres, c'est le moyen d'y arriver rapidement, sans se fatiguer, alors que d'autres voient la voiture comme futile, polluante et inutile.

Mais ici, même si rien ne nous empêche de faire parfois un peu de marche, hormis notre état de santé ou notre (dé)motivation, nous allons voir un peu plus en détail ce que ce moyen de transport a sous le capot.

Une voiture de voleur peut avoir plusieurs particularités, déjà qu'elle appartienne à un voleur parapentiste ou à un voleur deltiste. Les critères ne sont pas les mêmes pour la choisir... !

Pour le parapentiste, elle se doit de pouvoir accueillir au minimum un sac, plus ou moins imposant, comportant tout le nécessaire pour s'envoyer en l'air avec son torchon et son pilote.



Comme quoi, il n'y a pas besoin d'avoir une grande voiture... (photo : ac)



Une seule voiture pour transporter six deltas, oui c'est possible, ce n'est pas Nicolas Tatti (à gauche) qui prétendra le contraire. (photo : ac)

J'ai entendu il y a quelques années déjà une petite anecdote à ce sujet.

La copine d'un de nos spatzs bien connu, présifonzispatz pour ne pas le nommer, est allée choisir sa future titine décapotable à la concession du coin. La Première Dame du VLJ alla essayer le bolide avant son achat. Mais pour

son essai, un petit détail indispensable devait faire partie des caractéristiques de sa future monture. *Illico presto*, la belle Dame mit gaz jusqu'à la maison.

Arrivée chez elle, elle ouvrit le coffre pour tenter d'y mettre... le parapente de Monsieur ! Rien que ça ! (si ça c'est pas une preuve d'amour ???) Bingo ! Le



VW T4 aménagé maison : le confort presque parfait... (photo : ac)



VW T5 Westfalia : il ne manque plus que la femme de ménage... (photo : ac)

gros sac à Monsieur, si j'ose dire, passa dans le coffre et l'affaire a été conclue. Voilà pour le premier critère de sélection. De la voiture, pas (forcément) de la femme !...

Ensuite, une voiture de parapentiste, tout comme celle d'un deltiste, se doit d'être un minimum confortable. Un voleur est amené parfois à faire beaucoup de kilomètres avant de trouver le bon site avec le bon vent. Si on peut éviter d'avoir le dos et le fessier en compote avant de s'envoyer en l'air c'est pas mal non plus... ! Ensuite, il y a le voleur solitaire,

qui aura besoin d'un minimum de place, quitte à sacrifier le siège passager pour y mettre son matériel de vol, et le voleur de groupe. « Tcho l'équipe ! Qui veut monter ? Ouaip ! Yep ! Moi aussi ! Attendez-moi !!! »

Vous aurez compris que dans ce cas il faut plus qu'un coupé deux places...

Le *break* est certainement le compromis idéal. « On y a déjà chargé cinq gros sacs de parapente, deux sacs à dos, une caisse de provisions, un carton et une aile seule, tout ça sans rien avoir

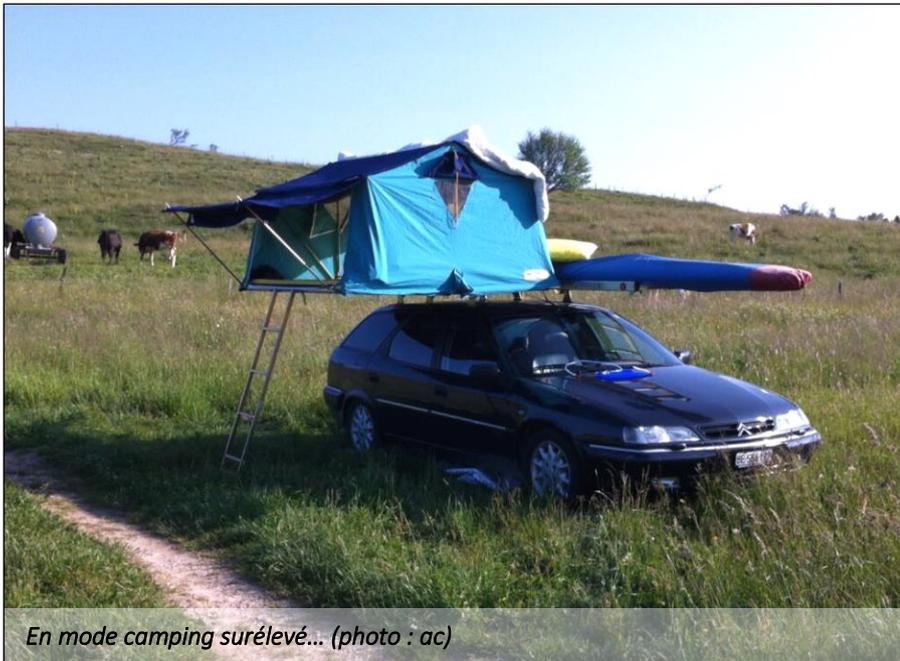
sur les genoux ... Une vraie déménageuse ! »

Aujourd'hui, les accès à nos décollages sont mieux carrossables qu'il y a quelques années. La plupart ont un accès goudronné et sont agréables à emprunter. Mais certains accès aux sites, relativement prisés, sont bien plus néfastes à la bonne forme de nos lombaires... Parsemés de cailloux, de racines ou de tranchées faisant office de rigole, certains passages nécessitent un véhicule tout terrain, ou du moins assez haut sur pattes. Il faut pouvoir éviter de toucher le carter ou la boîte à vitesses à la première bosse et de taper le spoiler dans le premier trou... Un 4x4 peut être un plus si l'on n'est pas le plus doux avec la pédale des gaz ou si l'on veut y monter après une belle averse. Nos Graitery, Rochers de Loveresse et autres en sont les exemples typiques.

Si la charrette n'est pas très haute sur pattes, il y a la possibilité de lui greffer une protection sous le moteur, une luge. Cela peut éviter de gros dégâts. Pour continuer, si vous volez avec un delta plutôt qu'un torchon, il faudra autrement plus de place...

Quoique ! En principe, une galerie de toit, installée sur un *break* ou un bus peut faire l'affaire. Il faut cependant faire attention à ce qu'il y ait un appui le plus long possible sous l'aile, afin d'éviter toute déformation et dégât lors de chocs au passage de trous ou de bosses plus ou moins prononcés. Pour ce faire, un bricolage bien connu existe depuis bon nombre d'années : le T ou le tréteau sur le pare-chocs avant.

Une des caractéristiques d'un véhicule de voleur, en plus de pouvoir transporter son matériel de vol, peut s'ajouter aux autres déjà citées. Certains voleurs ont



En mode camping surélevé... (photo : ac)

la bougeotte et, de ce fait, aiment voyager et/ou passer des vacances entre la route et les airs. Pour cela, le moyen de transport idéal est sans aucun doute le bus, qui permet d'y ranger tout le matériel de vol et les effets personnels, literie, habits etc. et, pour quoi pas, y bricoler son petit nid douillet.

Là, il y a deux catégories de bus camping. La première consiste en un bus basique bricolé par ses propres soins, personnalisé à sa convenance et à budget « progressif » ou, la deuxième solution, qui consiste à l'achat d'un bus « grand luxe » déjà partiellement ou tout équipé. Avec ces deux types de véhicules, la route est à vous et il ne vous reste plus qu'à mettre les voiles !...

Nous avons vu pas mal de véhicules différents, mais tous un point en commun. Ils ont chacun un petit détail qui les personnalise ! Le plus connu, que l'on aperçoit au premier coup d'œil, est certainement son totem de rétroviseur intérieur. Il se compose parfois d'un petit souvenir de vol (une plume par exemple, de la goupille de son premier secours etc.), mais bon nombre

possède la fameuse petite manche à air si caractéristique. Petit piège cependant, tous ceux qui la possèdent ne sont pas forcément des voleurs brevetés. En effet, nos biplaceurs pro régionaux offrent parfois ce petit bout de chiffon en souvenir à leurs passagers.

Mais une chose est quasi sûre lorsque vous croisez une voiture avec une manche à air, c'est que son chauffeur aura goûté aux joies du vol libre ! A part ce totem, il en existe plein d'autres, comme un petit parapente ou delta fabriqués avec du fil de fer et des petites billes de couleur, un schtroumpf volant et j'en passe. Le choix de ce totem n'a de limite que celle de l'imagination de son pilote !

Un autre détail qui peut mettre la puce à l'oreille pour reconnaître une voiture de voleur, est le ou les autocollants apposés sur la vitre arrière ou le hayon. Dernier détail qui ne trompe pas mais beaucoup plus discret... la cachette de la clé !

« Hé frisé, on te descend ton auto ? T'as mis où la clé ? »

« Oui, c'est sympa. Comme d'hab, toujours à la même place merci ! »

En principe, la clé du véhicule d'un voleur est toujours là, à sa place, dans sa petite cachette que finalement tout voleur connaît. Vous voyez où...

Voilà, je terminerai ce petit sujet un peu décalé par une dernière variante de la voiture ou du bus : la navette. Bon ici, il n'est pas question de Claude Nicollier, d'Ariane ou de Challenger, même si Simca et Dodge s'en sont inspirés... mais de la navette d'une de vos écoles préférées. Nous avons la chance d'être bien lotis de ce côté-là, avec quatre écoles dans notre seul Jura/Jura bernois. Alors si votre envie de marcher n'est pas au top ou si votre voiture n'est pas adaptée à nos accès, eh bien profitez de cette chance ! Certains font d'ailleurs des cartes « fidélité » afin d'offrir encore un autre petit avantage. Voili voilou, après ce survol du parc véhicule des voleurs de notre belle région, il ne vous reste plus qu'à charger, tourner la clé et hop au déco ! Bonne route et surtout bons vols hivernaux !

Un Volvospatz... ;-)



Petit bricolage pour se rappeler de sa passion pour le vol libre. (photo : ns)

Superbe voyage en terres inconnues

Une belle Evasion

La seule chose connue était la date du voyage (du 7 au 12 octobre). Pour le reste, il s'agissait de décrypter différents indices envoyés par Fred Lovis, notre GO, pour connaître notre destination. Je vous propose d'essayer de jouer au jeu des énigmes !

Indice no 1 : là où on va, ambiance sera !

Indice no 2 : dans trois jours, l'apéro sera aux couleurs du pays. Préparez votre bagage mais n'oubliez pas, 21 kg il y en a un de trop !

Indice tant attendu, no 3 : le noir est enivrante, le bleu est plaisir ! Dans 28 heures, vous plongerez dans l'inconnu ! Voilà... !

Vous ne savez pas où l'on va ?

Normal, quasiment personne n'a pu deviner... Eh oui, Fred est bon en discours mais très vague en énigmes (même Sherlock Holmes y aurait fait quelques cheveux gris).

Départ de Boécourt à 00h30 pour rejoindre l'aéroport de Milan Malpensa. Au fil du voyage et en ayant un peu tiré les vers du nez de notre GO, notre destination fut connue ! La Sicile et ses nombreux volcans !

Vol en direction de Catane, ville sur les flancs de l'Etna et ses 3330 mètres. Catane se situe sur la côte Est de l'île, à quelques kilomètres de notre lieu de villégiature, Letojanni, autoproclamée « Cité du vol libre » et située un peu plus au nord de Taormina la ville d'Enzo Maiorca. Ça ne vous dit rien ?

Jean Reno, dans « Le Grand Bleu », d'où la réponse aux énigmes (je ne sais pas si



La fine équipe de Jura Evasion. (photo : jev)

vous avez réussi à faire le lien... Peut-être avec l'indice no 3 ?).

Le paysage est digne des plus beaux rêves de vos nuits de parapentiste : les montagnes plongent jusqu'à la mer, plusieurs vallées s'enchaînent et les sommets à l'arrière-plan sont vierges de civilisation. Les plages sont longues et la route serpente le long de la mer pour une « récup » facile. Hormis les lignes électriques omniprésentes et les câbles qui traversent les vallées, tout est là pour prendre un maximum de plaisir.

Marco (champion d'Italie de distance 2017) est la personne de contact sur place pour l'organisation des navettes et il sera notre guide pour cette semaine. De plus, il parle très bien français.

Pas de vol malheureusement le jour de notre arrivée, le vent étant trop fort. Par contre, le lendemain, Massimo et Oracio, deux pilotes locaux, nous emmènent au nord de l'île pour un vol thermique à Santa Lucia Del Mela.

Pour parfaitement bien s'imprégner de l'ambiance et des us et coutumes siciliennes, nous avons eu un accident de voiture avec un autochtone lors de la montée au déco (deux voitures descendaient trop vite dans des virages serrés, la première est passée juste à côté de nous, la deuxième a dévié et a accroché l'avant gauche de notre Land Rover). Résultat : pas mal de discussions et

beaucoup de gesticulations pour faire le constat (notre précédente expérience corse nous a interdit de mandater la police) et une bonne séance de carrosserie pour les deux voitures. Après cet incident, nous voilà tous au déco !

Pas mal de vent et après quelques cabrioles au déco nous voilà en l'air. On survole un village accroché à une colline et l'atterrissage se situe dans le lit d'une rivière asséchée à cette période de l'année.

A quelques encâblures de là, un site se prête parfaitement au *soaring* et c'est évidemment plein d'entrain que l'on remonte en voiture et que l'on se dirige vers ce lieu.

Il s'agit d'un bras de terre d'une trentaine de mètres de haut et environ deux kilomètres de long, flanqué d'un phare à sa pointe. Mais ce maudit vent fort aura eu raison de la plupart d'entre nous. Seul notre GO et quelques locaux ont tenté le catapultage.

La récompense était un magnifique *soaring* au coucher du soleil jusqu'à la nuit tombante.

Les jours suivants, nous volerons à Letojanni. Mais Marco nous a réservé une surprise de taille. La météo étant annoncée pluvieuse le mercredi, il nous propose de partir voler sur l'île de Vulcano dans les îles Eoliennes. Juste au nord de la Sicile. Tout le monde est partant.



Soleil couchant, juste le bonheur de vivre. (photo : jev)

Il est nécessaire de prendre un ferry depuis Milazzo (durée du voyage 1 h). Débarquement sur cette magnifique petite île (5 km sur 2...) et une fois les portes du bateau ouvertes, une douce impression d'arriver dans les WC d'un Pub irlandais, jour de match, se fait sentir...

Quelle horreur... Mais l'on comprendra vite que cela est dû au soufre qui sort des entrailles du volcan situé au beau milieu de ces terres. Il y a effectivement des fumerolles qui s'échappent de la montagne et donnent vraiment l'impression que cette terre est vivante.

Un taxi nous emmène vers le site de décollage : la route ne monte pas jusqu'au sommet de la montagne et une petite marche d'une quinzaine de minutes est nécessaire. Le déco est orienté Ouest et la vue plonge directement sur la mer.

On se met en l'air et le site permet de faire un peu de *soaring* sur le sommet de la montagne. Mais c'est ensuite que cela devient vraiment intéressant !

Le volcan est juste à 1 km derrière nous et une vallée nous sépare de lui ; on tente donc le coup de partir pour aller à sa rencontre. On perd peu d'altitude dans la transition et l'on parvient à s'accrocher sur le flanc du volcan. Et là ! Ce fut inespéré ! Le vent dynamique nous pousse jusqu'au bord du cratère et du thermique prend le relais pour réussir finalement à nous propulser quasiment 400 mètres juste à la verticale du cratère à la base des nuages... La vue est juste époustouflante ! La mer tout autour, le volcan qui fume sous nos pieds, le petit village avec le port au pied de tout cela, le passage dans les nuages et en prime une tornade quelques kilomètres derrière nous au beau milieu de la mer. J'aurais envie d'en écrire encore trois pages tellement c'était incroyable... Mais je ne vais pas tout vous spoiler, le mieux étant d'aller voir par soi-même.

Après l'atterrissage, et pour se remettre de toutes ces émotions, rien de tel qu'un bon bain de soufre dans une piscine de boue naturelle située à l'entrée du village. L'eau est chaude et grisâtre et des bulles remontent à la surface par endroits. Attention de ne pas poser les pieds dessus trop longtemps au risque de se brûler. Une petite bière en terrasse clôturera cette journée de la plus belle des manières.

Nous arrivons bientôt à notre dernier jour de voyage. L'avion est prévu à



Quand le volcan te tend les bras... (photo : jev)



Quel panorama somptueux! (photo : jev)

20h depuis Comiso (aéroport privé Ryanair).

Un dernier vol à Taormina et Marco nous emmène vers l'aéroport, à environ deux heures de route avec, dit-il, peut-être une possibilité de voler à Niscemi. Arrivés sur place, nous sommes dans une immense plaine et la route serpente jusqu'au sommet d'une falaise avec une série de maisons accrochées le long du sommet de la paroi. Le décollage est juste devant les maisons et se fait par vent soutenu.

Et là ! Une fois encore ! Une surprise de taille... Incroyable, ce Marco ! Il connaît son île comme sa poche. Eole nous emmène jusqu'au toit des maisons et l'on fait du *soaring* le long des murs et des cordes à linge. Mais ce n'est pas tout !

Le thermique est là aussi et en enroulant, l'on découvre toute une ville derrière ce qui semblait être juste quelques maisons posées au sommet de la falaise. On tourne le thermique et en étant décalé par le vent fort, on se retrouve en plein milieu de la cité, au-dessus du clocher, à prendre de l'altitude pour profiter au maximum de cette vue incroyable. Juste magnifique...

De retour sur terre, on attendra la fin du coucher de soleil pour reprendre la voiture en direction de l'aéroport et finalement la Suisse.

En résumé, la Sicile est un petit paradis pour le vol libre et une semaine ne suffit pas pour découvrir tout ce qu'elle peut proposer ! Mais du coup... ça permet d'avoir l'envie d'y retourner... !

Damien Charmillot

Quid de l'espace aérien G à 300 m et ses conséquences...

Le conseil sécurité

Quoi ? Encore une restriction ? Une nouvelle fois, on nous tasse vers le bas ! On sera bientôt des piétons... Et ce sera difficilement négociable, vu qu'on veut se mettre à la norme européenne... On a quand même gagné trois ans ! Car ceci aurait déjà dû arriver en 2014 ! La Fédé a fait du boulot qui nous a sauvés quelques mètres quelques années !

La Plume me demande de faire un article. Mais je n'avais pas pensé que ce serait compliqué... Pourquoi ? Prenez le début de l'explication et amusez-vous autour de la carte de vol avec vos amis ! Vous allez comprendre l'aberration découverte !

Tentative d'explication : cas simple, Montoz ! Je vais illustrer ceci avec la LS-R29 verte, qui est une zone de vol proche des nuages parce qu'elle est marquée en vert sur la carte de vol à voile.

Donc la réglementation en vigueur depuis octobre 2017, on nous dit ce que nous avons droit : hors du nuage jusqu'à 300 mètres sol. Avant, c'était 600 mètres. Alors, que se passe-t-il si on vole à Montoz, au Buement, au-dessus du village de Court ?

Décor pour mieux comprendre...

A. Décollage du Buement : 1356 mètres.

B. Atterrissage à Court : 666 mètres.

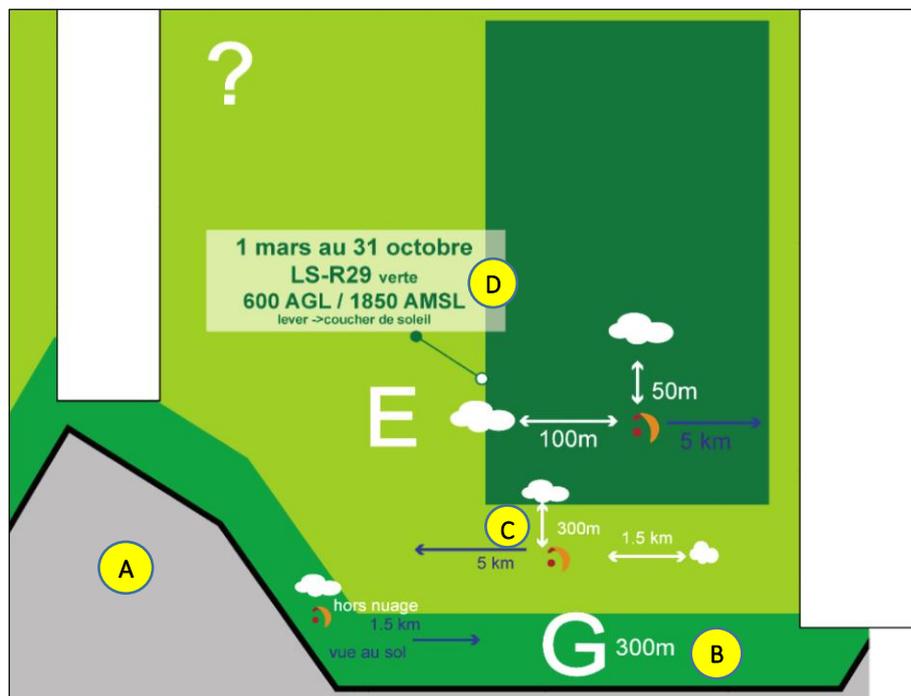
Je décolle avec mon parapente normal, puis je glisse en direction de Court. C'est l'été, fin de journée, je « zérote » et j'arrive HAUUUUUUT, au-dessus du Village de Court.

Donc je suis à quelle altitude ? Faites vos calculs. Si je « zérote », je n'arrive pas plus haut que le déco, mais pas non plus bas que le taux de chute d'un mètre par seconde de mon beau parapente orange.

J'arrive à 1200 mètres mer (AMSL) au-dessus du village. C'est le bonheur du soir !

C. 1200 - 666 = 534 mètres mer. Je suis où ? Dans du E !

Dans ce cas, j'ai dépassé les 300 mètres sol et je dois respecter les plus grandes distances aux nuages, 300 vertical (haut



et bas) et 1,5 km horizontal. Pour la visibilité, on garde nos 5 km.

Attention, il convient ici de bien attacher sa sellette avant la suite des explications.

D. J'ajoute la LS-R29 verte.

Tu ne sais pas ce que c'est ? Tu ne l'as jamais vue ? Je te suggère d'aller consulter ta carte de vol à voile (GLDC) sur Internet. Tu trouveras le lien en haut de la page météo sur www.leparapente.ch. Regardez cette belle zone verte qui nous permet de voler tout près des nuages en période de nidification des parapentistes dans le ciel.

Tu es toujours au-dessus de Court, à 1200 mètres GPS, ce qui fait que tu es à environ 500 mètres du sol, **bien plus que 300 mètres sol de l'espace G**. Tu es bien sûr dans de l'espace aérien E normal !

Là, tu es encore sous la LS-R29 verte annoncée sur la carte de vol à voile commençant à 600 AGL (mètres sol) et se terminant à 1850 mètres (attention à l'italique, ce qui veut dire mètres AMSL - tu ne sais pas ce que c'est ? Ce n'est pas grave, mais il est préférable de bien se renseigner).

Ceci signifie que tu dois respecter les grandes distances aux nuages pour l'espace E, de la ligne Jura (encore un autre truc...) donc à nouveau, 300 mètres vertical (haut et bas) et 1,5 km horizontal des nuages, pour une visibilité de 5 km !

Et là, le miracle se produit, restitution vespérale (tu ne sais pas non plus ce que c'est, petit tour chez wiki).

C. Tu « montouilles », de tes 1200 mètres, toujours à 500 mètres au-dessus du village et, là, PAF, ton vario indique + 2 m/s !

Tu atteins les 600 mètres sol et là tu as droit aux distances de l'espace E de la LS-R verte. Avec distances aux nuages : **50 mètres vertical (haut et bas).**

100 mètres horizontal des nuages.

Visibilité de 5 km.

Tu distingues le malaise ? pour 100 mètres (dans ce vol d'exemple), tu dois respecter un truc qui se désagrège et si tu redescends, tu dois de nouveau observer d'autres règles... Il ne faudra pas de nuages ce jour-là pour être en règle... Et voilà l'travail comme qui dirait !

Pas mal à la tête ? OK !

Essaie avec des amis et notez les altitudes de ce vol sur le schéma ! Et prend tes potes pour faire un exercice en décollant, toujours du Buement, **et en restant vertical de la montagne**, tu montes comme un bouchon. Et là, tu vas voir tout le monde va discuter avec toi pour trouver la solution ! Prépare la gnole !

Bons vols d'hiver et surtout, revoyez vos bases de carte de vol l'année prochaine.

Volablement vôtre, François

Un Hike & Fly d'automne dans de très belles conditions

Y a plus de saison

34



Le vallon de Saint-Imier : paysage magnifique et presque lunaire. (photo : jl)

Mais « chte » dis, y a vraiment plus de saison ! C'est quoi ces ascensions de malade à passé 18h en milieu de vallée ? C'était le 3 octobre dernier : je finis le boulot à 17h et je jette un rapide coup d'œil à la balise du Chasseral... Tiens, c'est Nord. Je sors sur le balcon, mhhh, ça a l'air parfait pour un plouf. Je

monte au Frémont à pied avec mon matos light, battant au passage mon record personnel de plus de dix minutes, en 56 minutes !

Au déco, le vent est nul. Je me prépare, mets des habits secs... En l'air, c'est de l'huile, pas un souffle, ni un brin de thermique. En milieu de vallée au-dessus de l'atterro, c'est bien turbulent sous le vent de la montagne du Droit, à Mont-Crosin, les éoliennes tournent Nord à taquet... Puis, ça bipe un peu, j'enroule à tout hasard et après cinq tours, je suis à +3m/s ! Mais qu'est-ce que c'est que ce binz ? Ça monte plus haut que la base des nuages. C'est un truc de fou ; il est 18h15, le soleil est très bas et on est en octobre...

Je suis équipé d'une sellette string de 100 grammes et de ma PI2. En revanche, pas de parachute de secours. Bref, mon matos à plouf qui normalement ne monte pas, je décide de descendre le Vallon de Saint-Imier en direction de Sonceboz. Je n'ai pas mis de gants parce que faire

des photos avec mon Iphone c'est impossible sinon... Au-dessus du déco du Cernil, à Corgémont, je commence à sérieusement grelotter. Je me dirige vers Sonceboz et dois spiraler sous le vent de la montagne du Droit pour descendre.

Je grelotte violemment, je suis en train de faire une petite hypothermie. A partir de 100 mètres sol, je suis quasiment à l'arrêt tellement il y a du vent et un méchant gradient m'accueille pour les 20 derniers mètres.

Une fois au sol, le soleil est déjà couché mais rien qu'en regardant le ciel et la rue de nuage, je vois que le phénomène perdure encore. Je finis chez Jean-Daniel Mende à décongeler avec une tisane. Qu'était ce phénomène météo ? Pas un thermique, c'est sûr, probablement une onde ; jamais de ma carrière de pilote je n'avais expérimenté de pareilles conditions !

Jan Laïš



Sourire, oui, mais juste très froid et surtout sans gants. (photo : jl)

Chez Gürkan, le vol libre, c'est simplement un mode de vie !

Interview vérité

Vous connaissez sûrement Gürkan, un vieux de la vieille mais peut-être que certains jeunes pilotes ne le connaissent pas. Alors petit récapitulatif de son parcours. Il est né à Edirne, en Turquie. Le jeune Gürk ne sait pas encore que ce loisir prendrait autant de place dans son futur. La famille Celikbilek arrive en Suisse et plus précisément au Tessin alors qu'il a 7 ans. Ils y resteront moins de deux années, puis le travail les amène à Courrendlin, où Gürkan prendra racine. Heu... Des racines avec des ailes ! Le petit Gürk fera toute sa scolarité obligatoire à Courrendlin : il est et se sent de Courrendlin ! A dix-huit ans, il travaille comme manœuvre puis gravit gentiment les échelons, décolleteur, décolleteur avec CFC et maintenant il forme des apprentis chez Hélios, à Bévilard. Gürkan est marié et a construit il y a dix-neuf ans sont nid où, avec sa femme, ils élèvent leurs deux enfants, une fille de treize ans et un garçon de seize ans.

Gürk, peux-tu nous raconter comment la passion du vol s'est emparée de toi et depuis quand ?

En septembre 1990 alors que je traînais au Bar de la Tour, à Courrendlin, le patron (Roland Sancassani) m'a demandé spontanément si voler ne m'intéresserait pas, et plus spécifiquement le delta. Le patron me met en contact avec un certain Mario Bulloni. Le samedi suivant, je suis déjà sur la pente école au Golat à Moutier pour commencer l'apprentissage.

On te connaît comme parapentiste et non comme deltiste, que s'est-il passé ?

En ce temps-là, je faisais de la course automobile et cela me prenait beaucoup de temps, il était compliqué de continuer les deux. En 1993, après trois ans de pratique du delta, je me lance dans le parapente chez ZORRO, j'ai instantanément pris mon pied. Ma femme avait commencé le parapente en même temps que moi, mais elle s'est cassée la cheville au début de sa formation et ça l'a stoppée net. Le delta m'a procuré beaucoup de plaisir, mais le parapente est ce qui me fallait. J'ai donc mis de côté les courses de voiture et le delta.



Le biplace, c'est l'occasion pour Gürkan de transmettre sa passion. (photo : gc)

Tu as touché au delta et au parapente, peux-tu expliquer quelles sont les différences entre ceux-ci ?

C'est comme la différence entre la moto et la voiture, la discipline est différente mais le plaisir reste le même.

Te rappelles-tu de ton apprentissage ?

Heu... après mon brevet, j'ai niché avec mon triangle sur les sapins au déco de Boécourt (ceux qui ont été coupés dernièrement). J'ai eu beaucoup de chance parce que je n'ai pas été blessé. Une autre fois, au passage à niveau à Bassecourt, j'ai perdu mon delta, tombé du toit de la voiture. Quand j'ai regardé dans mes rétros, j'ai remarqué des étincelles ! Je me suis dit qu'il était fichu. Mais à mon grand étonnement il n'avait rien.

Et peux-tu nous dire comment était le parapente au début des années 90 et quelles sont les différences avec aujourd'hui ?

Les ailes sont devenues plus sûres, je me souviens qu'une aile de compétition était beaucoup plus exigeante. Il fallait faire très attention et avoir de l'expérience pour voler dessous. Ce qui ne m'a pas empêché une année après mon brevet de voler avec une de ces ailes jusqu'au jour où je me suis fait très peur ! Faites ce que je dis, mais pas ce que je fais ! (il rit de bon cœur). Concernant le monde en l'air, c'est vrai, il y a plus de personnes dans les airs mais ce

n'est pas passé du simple au double et en plus le ciel reste grand. Au fil des années, les écoles ont ouvert dans toutes régions et cela a facilité l'apprentissage. De mon temps, il fallait se déplacer du côté de Balsthal, chez les Suisses allemands ou du côté du Chasseral.

Tes plus belles réussites ou souvenirs ?

J'ai fait pas mal de paralpinisme, initié par le Pierre ; j'ai gravi une dizaine de 4000 mètres et j'ai fait deux fois le Mont Blanc. C'est de fantastiques souvenirs. En ce temps-là, il n'existait pas d'aile rando, le paquetage était lourd. Il fallait s'entraîner beaucoup pour arriver à un tel objectif mais ça en valait la peine ! Je ne cherche pas à réaliser des records de cross ou même des figures d'acro, j'aime bien que mon aile se trouve sur ma tête et qu'elle y reste bien gonflée.

Tu fais pas mal de vols biplaces, pourquoi as-tu choisi cette direction ?

En effet, en 97, j'ai fait mon brevet biplace. J'ai réalisé la formation en même temps que Pierre Arn. J'ai fait le biplace pour partager ma passion et faire goûter les sensations et le bonheur du vol. J'ai presque plus de plaisir à voler en biplace pour pouvoir partager et discuter des sensations et des merveilles du vol libre.

As-tu des anecdotes à raconter concernant certains de tes passagers ?

Une fois, un de mes passagers pesait 125 kilos, j'avais l'impression d'avoir une armoire à glace au déco car je fais

65 kilos ! Une autre fois, une passagère a dégueulé en plein vol après seulement 10 minutes ! Elle a vraiment vomi tout ce qu'elle avait ! Rires !

Et ta plus belle conquête en bi ?

Heu..... « *sa femme qui se trouve dans la cuisine a entendu et s'avance pour marquer sa présence mais le Gürk ne se laisse pas perturber par ma question et me répond rapidement* » Ma fille. Partager des moments uniques avec sa fille est un réel plaisir. Je me souviens qu'avant ce vol on a dû attendre une bonne heure pour que le vent se calme mais ça en valait la peine car ce vol était vraiment grandiose.

Que dis-tu à la nouvelle volée de biplaceurs ?

J'encourage vivement à le faire, c'est très bien qu'il y ait de la relève et en plus je les connais bien. C'est des personnes passionnées. Personnellement, je ne sais pas jusqu'à quand je vais encore le faire mais il me reste encore de belles années.

Est-ce que tu emportes ton parapente quand tu voyages ? Si oui, peux-tu nous dire où nous devrions passer nos prochaines vacances ?

Oui je l'emporte très volontiers, je suis déjà parti en Italie, en Espagne et à Ölüdeniz en Turquie, qui se trouve être une Mecque du parapente. Endroit où on décolle à 2000 m et on atterrit à la plage, au bord de la mer. J'ai aussi toujours beaucoup de plaisir à participer aux sorties du Club qui sont justes magiques.

Quels sont tes rêves dans le milieu du vol ?

Piloter un hélicoptère. J'ai déjà fait deux petits vols d'initiation de dix minutes et ça m'a beaucoup plu. Je trouve que cette machine est magique et que ce genre de vol est le summum. Le seul hic, c'est le prix.

Sinon, à part le parapente, tu as d'autres occupations ?



Biplaceur mais aussi pilote solo. Faut bien se faire plaisir... (photo : gc)

Je fais un peu de moto mais mon cœur balance pour le parapente. Je passe du temps avec ma famille et ces temps, je suis mon fils lors de championnats de judo. Depuis peu, il est champion suisse de sa catégorie.

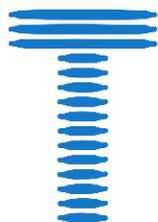
Qu'aimerais-tu rajouter ?

Je suis toujours aussi fan du vol libre. Cette année, j'ai cassé ma tirelire, je me

suis offert un nouveau parapente et un nouveau biplace.

Merci beaucoup Gürk pour ce partage ! Reste toujours aussi passionné, je te souhaite beaucoup de bonheur avec ton nouveau matos et continue à faire rêver tes passagers. A bientôt dans les airs !

Basile Charmillot



INFORMATIQUE • COPIEURS MULTIFONCTIONS

Martial Geiser - m.geiser@tibo.ch