



LA PLUMIE

Décembre 2018

Graitricks, 2018

Un millésime digne des meilleurs !

Que de kilomètres parcourus sur les crêtes cette saison !

Roman Kowalczyk s'offre un vol de 182 bornes

Saint-Hilaire, cuvée 2018

Le « griso spatz » Alexandre Constantin s'y est rendu

Interview vérité

Jonathan Jolidon, dit « Le Jaune », raconte sa passion pour le vol libre

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



*Editorial signé
Alphonse Frésard,
dit « Fonzi »,
président du VLJ*

Salut les libéristes,

Encore une année qui arrive à son terme et on se dit comme chaque fois qu'on n'a rien vu passer... On s'en souviendra pourtant certainement comme d'une année particulièrement chaude et sèche. A l'instar des pays tropicaux, on peut donc également parler sous nos latitudes de la « saison sèche » qui remplace petit à petit nos étés et automnes traditionnels. Ah, foutu réchauffement climatique !

Après un été caniculaire, a suivi une deuxième période chaude et toujours sans pluie, ce que nos amis québécois ont coutume d'appeler l'été indien... Bien que cela ait notamment permis à Roman d'atteindre son objectif de 700 points à la CCC (félicitations, copain !) et à beaucoup d'autres pilotes de faire de très beaux vols thermo-dynamiques jusqu'à et y compris lors de la journée de clôture fin octobre, elle a eu pour d'autres des conséquences bien plus fâcheuses et onéreuses. Cours d'eau asséchés, réservoirs communaux vides et les restrictions qui vont avec, interdiction de faire du feu, hélicoptage d'eau sur les alpages, manque de fourrage, augmentation des prix des carburants dus en partie aux problèmes de navigation sur le Rhin et j'en passe... Les effets de cette sécheresse ayant particulièrement touché les agriculteurs cette année, notre Fédération nationale a décidé de faire un geste de solidarité en offrant une contribution de CHF 100.- aux paysans qui mettent généreusement à disposition les terrains de décollage et d'atterrissage. Inutile de rappeler qu'ils jouent un rôle essentiel pour le vol libre...

A côté de la traditionnelle distribution de bouteilles qui sera effectuée en fin d'année, il y a donc déjà eu cette année une distribution intermédiaire à la fin de l'été. Le comité du Club a sélectionné 10 décors / atterros parmi les plus utilisés et ayant le plus souffert de sécheresse, comme par exemple l'Ordon qui faisait plus penser à la savane africaine qu'à une colline jurassienne, et a remis un bon de 80 francs chez Landi / Agrola accompagné d'une bouteille de vin d'une valeur de 20 francs à vingt agriculteurs et bergers du Jura et Jura bernois. Sur un total de 10'000 francs accordés par la FSVL aux clubs pour cette campagne, le VLJ a touché à lui seul 2'000 francs.

Comme brièvement évoqué plus haut, les « crosseux » du Club ont naturellement exploité un maximum ces journées canons et ont étiré leur saison jusqu'aux derniers jours de septembre. Le combat pour la première place, pour le podium et même pour les places d'honneur, fut âpre et disputé jusqu'à la date butoir de la CCC. A plus de 600 points en quatre vols pour chacun des trois premiers, il fallait se lever tôt pour espérer monter sur la boîte. A relever aussi le nombre croissant de participants à la CCC et donc par la même occasion à la Coupe jurassienne. Bravo et merci à tous les pilotes !

Même le Graitricks a su profiter de ce beau mois d'août pour nous faire profiter d'une manifestation exceptionnelle. Pas une goutte de pluie de vendredi à dimanche soir et un vent de Nord-Est juste comme il faut pour permettre un nombre impressionnant de vols dont bon nombre de biplaces, et ceci jusqu'à la tombée de la nuit.

« Une année chaude à tous points de vue ! »

Le changement de dates forcé a donc plutôt été judicieux au niveau météo ! Plus de détails sur ces trois jours de fête quelques pages plus loin. Merci à Momo, son CO et ses bénévoles pour cette merveilleuse vitrine offerte au vol libre.

Toujours en rapport - même indirectement - avec le réchauffement climatique et poussés par la stratégie énergétique 2050 de la Confédération, les fournisseurs d'électricité tentent d'implanter de plus en plus de parcs éoliens un peu partout dans notre belle région.

C'est entre autres le cas à Montoz-Pré Richard, à l'Ouest du décollage du Bument de Court, où Energie Service Bienne a planifié 7 turbines de 180 mètres de haut.

Sans parler du rendement de ces machines... « *Je me suis toujours demandé pourquoi ils me foutaient des éoliennes là où je fais du parapente alors que quand je vais dans une autre région, comme par exemple en Andalousie, je ne vole pas où il y a des éoliennes si je ne veux pas faire de la marche arrière.* » Mais bon, naturellement que toutes les études ont été faites dans les règles de l'art pour démontrer le bien-fondé de ce projet. Même au niveau de la faune, alors que nous-mêmes respectons depuis des années une zone de tranquillité à l'Est du décollage pendant tout le mois de juin...

Je vous l'accorde, mon avis personnel importe peu, ce qui compte est de voir l'impact que cela peut avoir sur notre activité de vol libre. Bien qu'il n'y ait pas d'éolienne prévue directement sur le site de décollage, il faudra s'assurer que les compensations écologiques dues au changement d'affectation du terrain du parc nous permettent de continuer à utiliser et entretenir le site. Les futures turbines auront également un impact sur le vol, pas seulement sur le vol de site, mais aussi pour les chasseurs de kilomètres de la première chaîne car c'est un point de transition très prisé.

Moins facile quand ça sera « radada » pour passer la crête... Les pilotes du VLJ ne seront donc pas les seuls touchés, d'autant qu'un autre parc est prévu sur le flanc sud de la Montagne-de-Granges. Nos amis soleurois seront bientôt autant concernés, sans parler de toutes les pointures du XC qui décollent du Weissenstein, surtout les journées où ça ne le fait pas dans les Alpes. A l'heure où j'écris ces lignes, le projet de Court est à l'enquête publique et le VLJ a comme de coutume du pain sur la planche !

Ceci m'amène tout naturellement aux remerciements d'usage : ils s'adressent tout d'abord aux membres du comité VLJ pour leur disponibilité et tout le travail fourni cette année encore, ensuite aux membres du comité de rédaction de *La Plume* pour leur motivation et leur investissement et, pour finir, à toutes les personnes qui ont participé à une corvée d'entretien des sites ou à l'organisation d'une sortie ou d'une manifestation de vol libre.

J'espère vous voir très nombreux lors de la 44^{ème} assemblée générale du Club VLJ, qui aura lieu samedi 2 février 2019 au Restaurant « Il Pulcinella », à Courtételle. D'ici là, permettez-moi de vous souhaiter une bonne lecture, un bel hiver et d'excellentes fêtes de fin d'année !

Photo de « une » : tout y est en un seul clic !

Réuni début octobre dernier chez Jan Laïs dans son antre de Cormoret afin d'élaborer le menu gargantuesque de cette édition, le comité de rédaction a été unanime sur le choix de la photo de « une ». Et c'est vrai qu'elle en jette à fond dans les mirettes... !

Un joli parapente biplace (Gürkan aux commandes), la lune, l'antenne, le tout sur fond de Graitery, cette image a été prise lors du Graitricks 2018 et récupérée via un réseau social de couleur bleue et blanche. C'est un instant de pur bonheur pour les amateurs (et vous en faites partie...) de belles images. (db)

Remerciements

A notre président **Alphonse « Fonzi » Frésard**, qui signe l'éditorial. **Page 2.**

A **Damien Charmillot**, qui nous fait découvrir dans le détail les décors de Boécourt, Glovelier, Montmelon Ouest et Montmelon Nord, à l'enseigne de la traditionnelle rubrique « Les échos des décors ». C'est déjà le deuxième volet de cette série qui en comprendra six. **Pages 4 à 7.**

A **Yann Bouduban**, qui résume le Graitricks 2018, marqué par d'excellentes conditions météo. **Pages 8 et 9.**

A **Lydie Laïs** (9 ans), qui a osé franchir le pas lors du Graitricks : goûter aux joies du vol biplace. Son récit sent bon la jeunesse et la découverte du parapente. **Page 10.**

A **Roman Kowalczyk**, auteur d'un fantastique vol de 182 km au départ de Mont-Soleil. Il s'agit probablement du plus long vol réalisé par un membre du VLJ. **Pages 11 et 13.**

A **Jan Laïs**, qui résume la très belle saison de nos « crosseux » à l'enseigne de la « CCC ». Et ça promet encore plus pour 2019. **Page 13.**

A **Jan Laïs** (encore), qui nous offre une plongée dans le monde des évaluateurs de vol de la FSVL. Un travail minutieux et de longue haleine. **Pages 14 et 15.**

A tous ceux qui ont brillamment participé à la rubrique « Par ici les potins ». **Pages 16 à 19.**

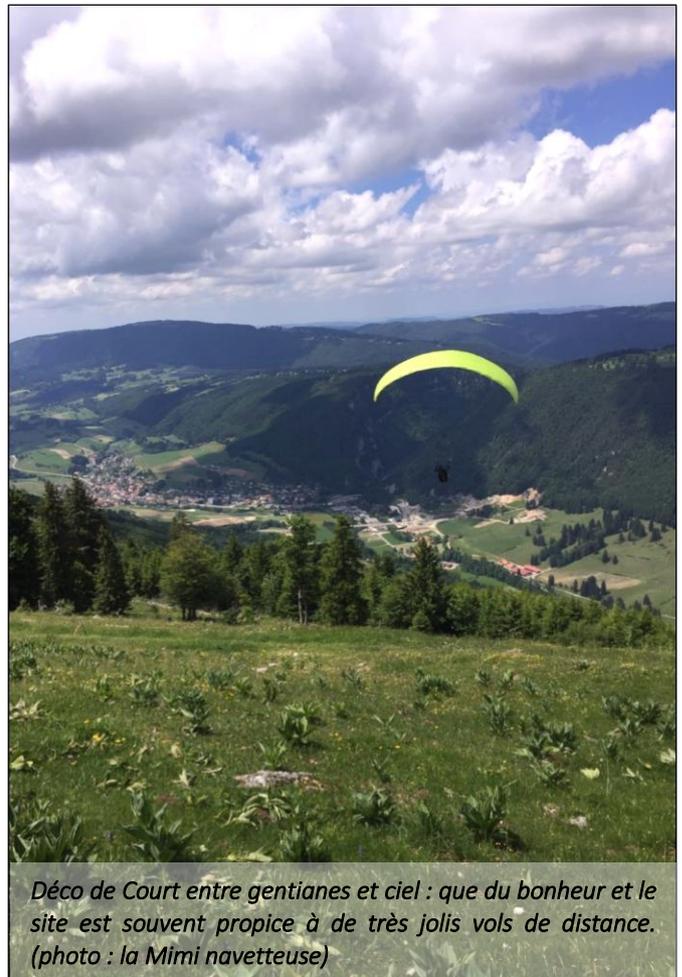
A **Alexandre Constantin**, qui s'est offert un dépaysement dans les coulisses de Saint-Hilaire. **Pages 20 à 24.**

A **Danny Gafner** (fils de...), jeune breveté en delta. Il nous raconte les péripéties vécues lors de sa formation sous l'aile triangulaire. **Page 25.**

A **Marlène Humbert**, qui a saisi sa plus belle plume, pour résumer en deux pages son premier voyage de parapente. C'était en Arménie avec l'équipe de Jura Evasion. **Pages 26 et 27.**

A votre fidèle serviteur, qui s'est rendu une nouvelle fois au Maroc. Un voyage marqué par de très belles conditions météo. **Pages 28 à 30.**

A **Fred Racle**, qui s'est rendu au Stromboli. Une expérience inoubliable. **Pages 31 et 32**



*Déco de Court entre gentianes et ciel : que du bonheur et le site est souvent propice à de très jolis vols de distance.
(photo : la Mimi navetteuse)*

A **Claudie Moser** qui, sous la menace de son compagnon, un certain Damien C., résume la sortie du Club du côté du Lac Noir. Un récit qui sent bon la fraîcheur et l'humour. **Pages 33 et 34.**

A **Nicole Siekmann**, qui nous offre l'interview vérité. C'est Jonathan Jolidon, dit « Le Jaune » (nouvel instructeur de la FSVL), qui a bien voulu répondre à ses questions. **Pages 35 et 36.**

A **François Boillat** pour la mise en page de *La Plume*.

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

A **Sarah Bachmann**, pour la correction des textes.

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

A l'agenda

Samedi 2 février 2019 : assemblée générale du VLJ, à Courtételle, Restaurant « Il Puccinella », dès 17 h.

Samedi 4 mai 2019 : Prélude de la Jura'ltitude XC. D'autres informations suivront en temps voulu.

Du jeudi 30 mai au dimanche 2 juin 2019 : sortie du VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu.

Du jeudi 20 au dimanche 23 juin 2019 : 5^e édition de la Jura'ltitude XC. Toutes les informations sur : www.juraltitude.ch



Déco de Boécourt : les vols sont fréquents sur ce site. Au départ de cette pente herbeuse, il est possible de s'évader mais ce genre d'exercice s'adresse à des pilotes confirmés. Certains ont réussi à s'échapper du bocal. Encore faut-il que les conditions permettent ce genre de fantaisie. (lpe)

Les échos des décos

Quatre nouveaux décos sous la loupe d'un vaillant expert du coin

A l'enseigne de cette traditionnelle rubrique « *Les échos des décos* », *La Plume* continue avec fervor une série entamée lors de la précédente édition. Rappelons que l'objectif est de faire le tour des décos de l'Arc jurassien avec un maximum de renseignements. Toutes ces indications sont à conserver précieusement. C'est le grand spécialiste Damien Charmillot qui s'est attelé à la tâche s'agissant des décos de Boécourt, Glovelier et Montmelon (O + N).

Boécourt

Coordonnées : 47°21'44.833 N - 7°12'24.859 E

Parking : le parking du restaurant La Palmeraie est un emplacement communal. Il est donc possible de laisser sa charrette là toute la journée (le patron du bistrot sera tout de même ravi si vous allez boire un jus

Patrick Schindelholz sous sa Phantom : un habitué du site de Boécourt. (db)



chez lui après votre vol...). Pour atteindre le déco, seuls les écoles et les deltistes peuvent emprunter le chemin blanc qui mène à l'aire d'envol (à condition aussi d'enlever le véhicule tout de suite), pour tous les autres pilotes, utilisez la

place située juste au pied du déco, accessible depuis la route de la Corniche (il faut parquer sa toto le long du bord droit dans le sens de la descente) et monter à pied (5 minutes). **Atterro** : une manche à air est bien

visible dans le champ au Nord de la route principale. Choisir une surface fauchée de préférence ou alors poser sur un des chemins agricoles.

Manches à air, balises, webcams : balise 079 / 388 10 23 (attention, elle est sous le vent en Ouest, il est donc judicieux d'ajouter 10 km/h dans ce cas-là). Une girouette est posée sur un lampadaire vers le restaurant de La Caquerelle.

Une webcam orientée sur le déco depuis Bassecourt est disponible sur <http://www.leparapente.ch/meteo/webcam-locales/>

Une autre filme la vallée depuis l'antenne des Ordon <https://juratourisme.roundshot.com/lesordons/>

Cela évitera ainsi de se déplacer en cas de brouillard...

Dangers, interdictions, grognon de service : le décollage devient très dangereux par fort vent de travers (90 degrés et moins). Possibilité d'atterrissage d'urgence devant les premiers arbres (pas très aisé, c'est petit et en pente...).

Un *top-landing* est possible si le vent est bien face (attention à la ligne électrique), la manœuvre est cependant assez technique.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : le site est orienté SE / E et se prête très bien aux vols dès le matin et est volable toute la journée en conditions de bise. Possibilité de *soaring*. Sans vent, la brise de pente fera le nécessaire. Décollage facile, beaucoup d'espace. Cela devient thermique vers la mi-journée.

Cross ou comment partir : de beaux vols de distance ont déjà été réalisés depuis là, mais sortir du bocal n'est pas évident.

Suivant l'orientation du vent en altitude (en cas d'ouest), partir vers Les Ordon et suivre la crête direction Delémont (il faut pas mal d'altitude pour transiter depuis le déco jusqu'à l'antenne, idéalement 2000 mètres).

L'autre option consiste à traverser la



Le déco de Boécourt à mi-hauteur de la photo sur la gauche : vu du ciel, c'est encore plus magique ! (photo : dc)

vallée (avec aussi beaucoup d'altitude) et aller refaire le plein vers la ferme de la Jacotterie (au-dessus de la route menant à Undervelier). Attention à ne pas se mettre sous le vent.

Transport / navette : covoiturage et écoles de vol souvent présentes sur le site.

Buvette : les restaurants de Boécourt.

Glovelier (L'écusson)



Glovelier : idéal dans certaines circonstances, mais pratiquement impossible de partir en cross depuis cet endroit. (photo : dc)

Coordonnées : 47°20'16.990 N-7°11'22.938 E

Parking : pas de parking, utilisez le bord d'une route sans entraver le passage. Possibilité de garer au pied du pâturage à 50 mètres de la route principale et monter à pied au décollage (15 minutes).

Atterro : immense, dans le cirque

décrit par la voie du CJ, champs coupés évidemment...

Manches à air, balises, webcams : rien... Au talent !

Dangers, interdictions, grognon de service : R.A.S.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site utilisé pour les petits vols par les écoles. Il est orienté plein Est avec peu de dénivelé, décollage très facile, site de secours si trop travers gauche à Boé-

court et fonctionne aussi très bien par bise forte.

Cross ou comment partir : choisir un autre spot pour faire du cross...

Transport / navette : en éclaiffe bouse ou covoiturage.

Buvette : c'est le désert...

Montmelon : un site qui propose de jolis paysages. A droite sur l'image, le déco Ouest. (photo : dc)



Montmelon Ouest

Coordonnées : 47°21'27.585 N - 7°11'29.274 E

Parking : terrain de foot de Saint-Ursanne ou vers la Maison du Tourisme.

En haut, vers la haie en arrivant sur le plat, il y a de la place pour quelques voitures au bord du chemin blanc, ne pas parquer dans les champs, les agriculteurs sont sympas mais veillez à les respecter. En quittant la route de la Corniche en direction du déco, rouler au pas devant la première ferme (beaucoup d'animaux sont en liberté).

Atterro : terrain de foot de Saint-Ursanne. Atterro de secours à Montmelon, mais à éviter au maximum (agriculteur grognon) et au cas où, tout de suite évacuer pour plier sur un chemin. Le terrain est assez accidenté, attention au contre pente involontaire...

Manches à air, balises, webcams : balise 079 / 388 10 23 (attention, elle est sous le vent en Ouest, il est donc judicieux d'ajouter 10 km/h dans ce cas-là). Une girouette est posée sur un lampadaire vers le restaurant de La Caquerelle.



Montmelon et toujours le déco Ouest... Le déco de la mort... (photo : lpe)

Webcam de Saint-Ursanne

<https://juratourisme.roundshot.com/st-ursanne/>

Manche à air sur le pylône sud côté Doubs du terrain de football.

Dangers, interdictions, grognon de service : attention au vent d'Ouest qui peut rapidement forcer sans prévenir. Après le décollage, restez debout et pilotez la sortie, elle est turbulente par vent soutenu et en conditions thermiques.

Si du Nord rentre, la sortie est aussi très « Orangina » et est à éviter (il y a le décollage Nord accessible à pied en 10 minutes).

Le *top-landing* est dangereux par vent fort (grosses turbulences mécaniques). Si vous choisissez tout de même cette option, il est préférable de se poser le plus au Nord possible (vers la ferme) et bien en retrait.

Possibilité en cas de fort vent de passer sur Boécourt (si l'on a assez d'altitude) et poser le plus possible en direction de Bassecourt (pour éviter de se retrouver sous le vent).

L'atterrissage à Saint-Ursanne peut être *rock n'roll* au printemps-été et par vent fort.

Attention au fil électrique qui longe le viaduc (à 20 mètres de celui-ci et peu visible).

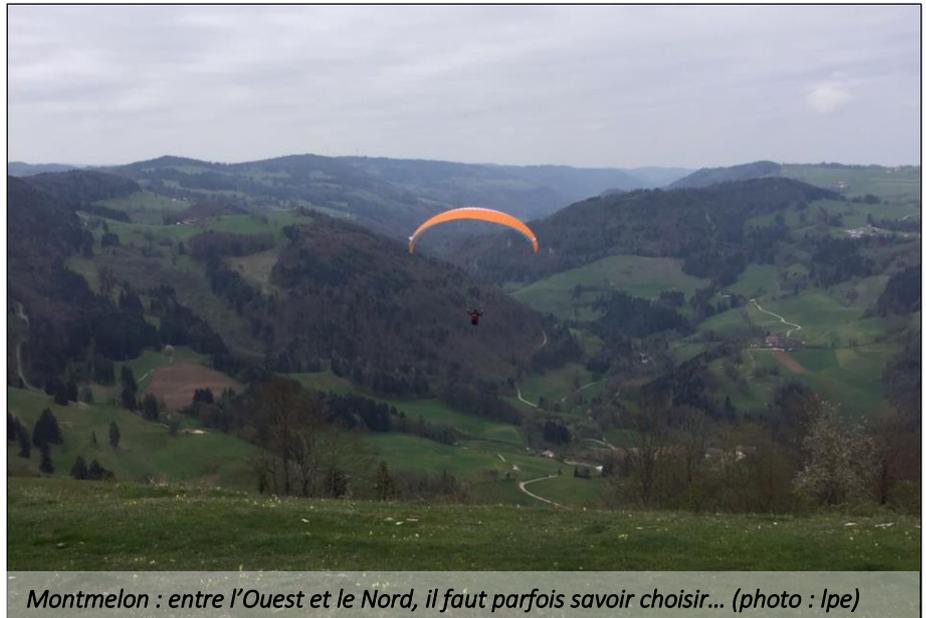
Bon, malgré tout ça, c'est un super site, il faut juste bien choisir les conditions...

Ne pas oublier que le site de Merveillier (détaillé dans une prochaine *Plume*) se prête bien comme site de remplacement par Ouest fort.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site S / O – N / O. Idéal l'après-midi quand le soleil chauffe le cirque de Montmelon.

Cross ou comment partir : bon site de cross, après le décollage, trouvez le thermique sur la gauche ou la droite en fonction du vent (observez les oiseaux...); en général, une fois dans la pompe, ça monte généreusement, ne pas se gêner de faire le plafond (attention à la TMA) pour filer loin.

Deux options pour partir : viser Delémont ou Moutier, avec le vent



Montmelon : entre l'Ouest et le Nord, il faut parfois savoir choisir... (photo : lpe)

dans le dos ça part vite, mais ça descend aussi rapidement. Il est donc impératif de chercher tout de suite une possibilité de se refaire (en général assez loin du départ), sinon le vol pourrait déjà bien se terminer avec une séance de stop au milieu de la vallée...

Transport / navette : covoiturage et navette des écoles.

Buvette : Maison du Tourisme et Auberge du Chandelier.

Montmelon Nord

Coordonnées : 47°21'44.504 N - 7°11'31.296 E

Parking : mêmes que Montmelon Ouest

Atterro : même que Montmelon Ouest

Manches à air, balises, webcams : mêmes que Montmelon Ouest.

Dangers, interdictions, grognon de service : un taureau broute généralement dans le pâturage qui mène au déco. Il a l'air gentil, mais c'est mieux de le regarder de loin...

La transition est assez longue pour arriver sur le viaduc CFF, possibilité de poser juste après le déco ou sur le grand pâturage juste avant la casure de la montagne.

Attention au fil électrique qui longe

le viaduc (à 20 mètres de celui-ci et peu visible).

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site Nord, il est principalement utilisé comme site de secours si l'on vole à l'Ouest et que le vent tourne Nord.

Cross ou comment partir : pas fréquemment utilisé pour le cross, quelques jolis vols ont tout de même déjà été faits depuis là, le thermique se trouve généralement tout au bout de la montagne à gauche (avant d'arriver sur Saint-Ursanne), c'est possible ensuite de rejoindre Montmelon Ouest ou de partir sur La Caquerelle.

Transport / navette : covoiturage.

Buvette : tous les bistrotts de Saint-Ursanne !

Pour tous ces sites, la TMA Bâle (HX) est à respecter scrupuleusement, il en va de la pérennité de notre sport. Appelez Bâle info pour connaître l'état d'activation de cette dernière au 061 / 325 34 67.

Bons vols les loulous !

Damien Charmillot

Dans le prochain numéro (06.2019) : vallée de Tavannes avec les décos de Court (Le Buement), Loveresse, Sorvilier et Montoz (N + S).



Une tête à l'envers et une tête à l'endroit : le Graitricks pourrait se résumer à ça... (photo : spk)



8



De nombreuses animations étaient au programme pour le plus grand bonheur des nombreux spectateurs. (photo : spk)

Un millésime qui sent bon la perfection ou presque !

**Graitricks
cuvée 2018**

Salut les cocolets, il semblerait bien que ce fut une toute belle édition, celle-ci ! Je vous dis ça car pour moi, elle était différente de toutes les autres. Vous êtes tous au courant qu'on a eu quelques difficultés à organiser tout ça, mais pour dire le peu de temps à disposition, je peux sincèrement féliciter tout le monde au comité et également remercier chaleureusement toutes les personnes du Club, ainsi que toutes ces mains venues en renfort avant, pendant et après la manifestation.

En effet, le comité a subi un *lifting*. J'ai cédé la direction à Morane pour cette édition et il a su s'entourer de personnes complémentaires et dévouées. J'ai donc pu évoluer en « touriste » à ce Graitricks et pour une fois, j'ai eu le temps de plier



Du soleil, du monde et de la bière : la formule magique... (photo : spk)

moi-même ma voile de *speedflying* dans le sac à D-Bag.

Si vous êtes venus sur le plat de Sur Chau à la mi-août, vous aurez remarqué que la place de fête était un peu plus à l'Est que d'habitude. Le site était vraiment top avec un beau

plat pour la tente, un gradin naturel pour voir les atterros et le *Magic* Graitery. *Magic*, ce fut le cas au niveau des conditions météo, un p'tit coup de « *schleppreuse* » samedi matin pour que le Pierre soit heureux (les autres aussi) et ensuite vent du



Départ de la Graitricks Sprint au... sprint ! (photo : fbe)

Nord parfait les deux jours, thermiques, *soaring*, etc... Donc SOLEIL... En fait, il suffisait juste que les dinosaures fondateurs du Graitricks ne soient pas là pour qu'il fasse beau, ha ha ha. Christophe Meyer était à nouveau présent avec son avion d'acrobatie Extra 330L, fidèle au rendez-vous prévôtois. Les *basejumpers* nous ont rendu visite avec leurs *wingsuits*, ils ont pu se faire plaisir pour votre plus grand bonheur en sautant depuis l'hélicoptère

d'Hélitrans et depuis des parapentes biplaces.

De nombreux pilotes d'acro en parapente sont venus démontrer toutes leurs prouesses en matière de précision de pilotage ainsi que quelques speedflyers qui sont venus s'essayer les semelles des chaussures dans l'herbe à Mach 12. Un grand BigUp à notre Nico « Pips » Trede pour le seul et unique vol en delta du week-end : merci Pipsou!

A noter également une très belle participation à la Graitricks Sprint, avec plus de 20 participants et à la clé de magnifiques prix, comme une montre Marvin Watch pour la gagnante, ou encore une sellette hike and fly de chez FlyFat. Le « festival » parapente a attiré quelques fabricants telle Niviuk, Sol, Flyfat, Asagiri... Il est cependant dommage que peu de pilotes aient testé du matériel, Niviuk est même parti samedi soir ! Les enfants ont été gâtés avec une cool piste de vélo tracée par les Marquis-Kottelat du Juride de Mervelier.

La suite du Graitricks sera discutée en début d'année 2019. Nous déciderons de l'avenir de la manifestation mais pour l'heure, rien n'est fixé. Si une 7^{ème} édition devait avoir lieu, elle serait agendé en 2020.

Je remercie le Club vol libre Jura pour son soutien depuis la première édition, nos méga valeureux *speakers* pour leurs performances incroyables, tous nos bénévoles qui se sont donnés à fond sur les nombreuses tâches qu'il y avait à accomplir. Merci à nos sponsors. Nous avons également besoin de vous afin de pouvoir organiser la manifestation avec des prix les plus bas possibles. Merci au public de nous soutenir.

Merci à tous pour tout ce que vous faites pour le Graitricks.

Yann Bouduban, président d'organisation démissionnaire



Un deltiste en démonstration de maîtrise à l'atterrissage. (photo : spk)



Lydie et son pilote Gürkan : prêts pour le grand frisson au-dessus du Graitricks. (photo : jl)

10

A 9 ans, Lydie Laïs raconte son vol biplace de l'intérieur

Graitricks côté jeunesse

Comme décrit dans le précédent récit, le Graitricks, c'est la fête du vol libre. Et il y en a assurément pour tous les goûts. Certains s'amuse. D'autres découvrent notre activité. Et comme le comité d'organisation avait une nouvelle fois mis les petits plats dans les grands, il a offert la possibilité à tout le monde de s'essayer au vol biplace. Evidemment en tant que passager..., il ne faut quand même pas exagérer... Et parmi eux, Lydie, fille de Jan Laïs, qui a eu le bonheur de découvrir Moutier sous forme de carte postale aérienne. L'entretien a été réalisé entre le père et la fille.

Jan : « Raconte-moi ton vol en biplace au Graitricks ? »

Lydie : « Ben tout d'abord, je me suis fait piquer à la jambe par une guêpe au déco, ça a fait mal. Après, on a dû attendre hyper longtemps parce qu'il y a eu un décalage avec l'avion qui est venu faire des acrobaties. »

Jan : « Et ensuite ? »

Lydie : « Après, ben on a décollé avec Gürkan. »

Jan : « Mais il ne t'a rien expliqué avant ? »

Lydie : « Si, il m'a attaché et il m'a dit qu'il fallait courir jusqu'à ce que je puisse plus et puis après j'ai couru jusqu'à ce que je n'en puisse plus, puis on a décollé et ça a fait tout bizarre parce que quand on a décollé, j'ai regardé en bas et il n'y avait plus rien. »

Jan : « Et ensuite, vous avez volé jusqu'à ce que vous sortiez de la montagne un peu ? »

Lydie : « C'était trop bien, j'ai pu piloter ! »

Jan : « Et qui volait avec toi ? »

Lydie : « Papa ! »

Jan : « Et c'est allé comment de piloter ? »

Lydie : « C'était facile... »

Jan : « T'as réussi à « thermiquer » un moment vers l'antenne ? »

Lydie : « Ouais un peu et tu me suivais comme un papa poule (rires) et après on a tourné... »

Jan : « Ouais, ça montait partout et on a fait une grosse spirale. C'était super flippant, non ? »

Lydie : « C'était trop bien (rires). Et après on a atterri. »

Jan : « Et t'as eu peur d'atterrir ou à un autre moment du vol ? »

Lydie : « Non et à l'atterro il y avait les cousins, cousines, maman et mes frères. Ensuite, t'as atterri. »

Jan : « Alors il n'y a plus qu'à attendre que tu aies 14 ans pour commencer ton brevet ? »

Lydie : « Ouais ! »

Roman Kowalczyk auteur d'un vol incroyable de 182,49 km !

Où le vent me portera !

Les vols de distance, c'est bon, il connaît ça, même sur le bout des doigts ! Roman Kowalczyk est même devenu en peu de temps un pilote de référence dans le domaine. Jugez plutôt. Au départ de Mont-Soleil, il s'est fait l'auteur avec sa lota d'un voyage aérien de 182,49 km, probablement un record pour un membre du VLJ. Pour *La Plume*, il raconte ce vol où il a notamment dû faire face à de nombreuses difficultés.

Il est 10 h 15 un mercredi à la mi-juillet et les ascendances matérialisées par les cumulus fractus sont déjà visibles dans le ciel au-dessus de Courtelary. Enfin libéré de mon travail, je saute au volant de ma voiture et me dirige en direction de Saint-Imier pour ensuite prendre le funiculaire de 10 h 35 qui monte à Mont-Soleil. Une fois posé sur la place de décollage, je me détends et profite de ce moment de calme en préparant soigneusement mon matériel pour un vol qui pourrait durer toute la journée. Variomètre, GPS, tablette, radio, appareil photo, nourriture et boisson sont autant de choses à ne pas oublier pour un vol de distance, sous peine de compromettre ses ambitions, sans oublier les lentilles de contact, les lunettes de soleil, la crème solaire, les gants, le casque, la doudoune et le matériel de vol, mais qui a déjà oublié son sac de parapente en partant voler me dira-t-on ? Je respire profondément car dès le début de la journée, une légère tension est apparue en moi, puisque je savais qu'il y a de grandes chances que je prenne congé pour aller voler. Puis au fur et à mesure que l'heure avançait et au moment où je me suis levé de ma place de travail, cette tension a augmenté et s'est transformée en excitation. Celle-ci ne me quittera pas durant



Plafond bas sur le Montagnes-de-Granges.
(photo : rk)

tout le trajet et ce n'est qu'en observant le ciel depuis le lieu de décollage qu'elle commence à se transformer en sensation relaxante.

Comme pour chacun de mes vols et plus particulièrement lors de journées à gros potentiel pour le vol de distance, je fais un point météo le soir précédent, tôt le matin et juste avant de partir au décollage. Le temps annoncé pour cette journée est propice pour un vol de plusieurs heures à condition de bien choisir sa route et sa ligne : ensoleillement généreux avec des développements de cumulus sur les crêtes, des bases à 1900 mètres le matin, remontant jusque vers 2600 mètres en fin d'après-midi. Vent presque inexistant avec une légère tendance à la bise en seconde partie de journée et des thermiques modérés se déclenchant tôt dans la matinée. En l'air, toutes ces informations peuvent être utiles pour choisir une route plutôt qu'une autre, un versant de montagne Nord ou Sud mais surtout permettent de voler plus sereinement et me laissent plus de temps à l'observation des nuages, des autres aéronefs, des oiseaux, des fumées, des drapeaux et tout autre signe qui pourrait m'aider à me sortir d'une situation délicate comme par exemple d'un point bas.

Le clocher de Saint-Imier sonne les onze heures, MAVIE check, je m'élanche face voile dans les airs pour ce qui sera mon plus long vol jamais réalisé. Dès les premières secondes, je sens que l'air est porteur et ne perds pas de temps à enrouler dans du +1 m/s et avance le long de la crête en tentant de rejoindre la première transition au-dessus du col de Pierre-Pertuis. A la hauteur de Courtelary, je trouve quelque chose de plus sérieux qui me propulse à plus de 2100 mètres d'altitude, des barbules se forment au-dessous, je fonce tout droit mais dois m'écarter de la trajectoire pour ne pas entrer dans le cumulus devant moi. A partir de là, tout se joue entre voler dans le thermique puis à côté sans enrouler et garder une trajectoire aussi directe que possible tout en respectant les distances de sécurité avec les nuages. Les premiers parapentes venus de l'Est apparaissent au niveau de la Werdtberg, puis quelques minutes plus tard, je croise Jan et Joris qui ont décollé du Weissenstein. Les bases sont de plus en plus basses à mesure que je me rapproche de la Montagne-de-Granges. Pour ne pas me retrouver bloqué par un gros nuage, je décide donc de continuer à jouer entre le vol sous les bases de la première chaîne et le ciel bleu du

La grande classe, ici en train de longer la CTR des Eplatures. (photo : rk)



12

Plateau, ce qui me réussit plutôt bien car je n'enroule que très rarement. A l'approche de la TMA de Bâle, qui est bien évidemment active comme la grande majorité des journées volables cette saison, le plafond s'abaisse encore pour n'atteindre que 1750 mètres ; ce n'est pas si grave puisque jusque-là, il n'était pas si haut que ça et les thermiques sont réguliers et nombreux, ce qui n'est qu'un moindre mal d'intégrer ce paramètre dans son vol. Au moment d'arriver à la Schwängimatt, qui d'habitude constitue mon point de contournement le plus à l'Est, je vois devant moi de jolis développements cumuliformes et décide de suivre cette rue de nuages le plus loin possible. D'autres parapentistes volent devant moi et cette fois-ci dans la même direction ce qui me donne une indication de plus sur l'emplacement et la force des thermiques. Tout se passe à merveille et cela fait maintenant plus de trois heures que je vole dans la même direction. Si je souhaite boucler mon vol, je ferais mieux de faire demi-tour me dis-je, mais l'envie d'aller toujours plus loin m'empêche de prendre cette décision. C'est alors, en prenant quelques photos, que j'ai remarqué sur les hauteurs d'Oltén

une tour de télécommunications, et je me fixe ce point visuel comme limite la plus à l'Est. Il n'est que 14 h 15 lorsque je fais demi-tour mais la route est encore longue pour rentrer et le plus difficile reste à faire, ne pas se laisser déconcentrer par le fait d'être allé aussi loin, toujours tenir compte du plafond à 1750 mètres et garder une trajectoire aussi directe que possible. Un manque de concentration s'est manifesté à la hauteur d'Egerkingen lorsque j'ai fait un tour de trop dans une thermique inclinée dans la direction de mon vol, accélérateur au maximum puis les oreilles ne m'ont pas empêché de dépasser la limite de vol autorisée pour atteindre une altitude de 1825 mètres GPS. A ce moment-là, j'étais furieux car le vol risquait d'être invalidé au CCC (*cross country cup*) mais j'ai tout de même continué comme s'il ne s'était rien passé. J'ai appris le soir même à mon grand soulagement qu'il y a une tolérance de violation d'un espace aérien à condition que ce ne soit pas récurrent et dans une certaine limite. A 15 h 30, je sors enfin de sous la TMA de Bâle pour monter, seulement quelques minutes plus tard, à plus de 2300 mètres AMSL ! Youhou ! Je peux vous dire que ça fait un

bien fou de ne plus devoir brider son aile sur une frontière virtuelle au-dessus de sa tête. J'ai seulement de nouveau dû tenir compte du plafond des nuages et passer par dessous ou par les côtés.

Au-dessus de Court, donc sur mon territoire, j'ai pris le temps de croquer un morceau de sandwich que je m'étais préparé le matin avant de partir au boulot. Mon estomac en avait bien besoin et surtout la tête dans une situation comme celle-ci. Je me sens moins fatigué et de plus en plus confiant quant à la possibilité de boucler mon vol. Lorsque je m'approche de la crête de Chasselral, un sentiment d'euphorie me submerge. Cette fois, ça y est : je vais boucler un vol de plus de 140 km, voire plus vu qu'il n'est que 16 h 30. L'instant d'après, afin d'accroître encore ce sentiment, Jan et moi nous croisons à moins de 50 mètres l'un de l'autre après plus de 5 h 30 de vol qui, soit dit en passant, a fait un vol de plus de 8 h ce jour-là. Il me reste un bout de sandwich que je ne tarde pas à engloutir avec une grosse gorgée d'eau. Je savoure pleinement ce moment.

Maintenant, il n'est plus question d'atteindre un objectif, mais de voler aussi loin que le vent me portera,

Le cockpit de Roman. (photo : rk)



et ce jour-là il était avec moi. Une légère brise s'est mise à souffler et me pousse de plus en plus loin vers le Sud-Ouest. Je n'avais qu'à suivre la rue de nuages comme tout au long de la journée. Seulement voilà, cette rue passait à travers l'espace aérien des Eplatures dont la partie supérieure est à 2000 mètres AMSL. Près de La Vue-des-Alpes, j'atteins 2600 mètres, point culminant du vol et me risque de voler au-dessus de la CTR. C'est alors qu'un stress m'envahit, un peu comme quand j'étais au-dessous de la TMA de Bâle.

Ne pas devoir traverser cette limite imaginaire provoque un sentiment d'insécurité et j'en ai suffisamment vu aujourd'hui pour me risquer encore une fois dans cette voie-là. Un dernier thermique au Sud de la vallée de La Sagne et c'est parti pour le *glide* final qui durera près de 17 minutes pour poser non loin de Couvet dans le Val-de-Travers, où il y a l'aérodrome de Môtiers, dont je suis un peu rentré à l'intérieur de son espace aérien. Fort heureusement, j'ai pensé à appeler (sur recommandation d'un libériste) le chef de place pour lui demander l'autorisation d'atterrir sans quoi mon vol aurait pu une fois de plus être invalidé dans le CCC. Je viens de survoler quatre cantons pour poser tout en douceur face à un vent d'Est de 10-15 km/h. C'est la fin du vol ; je suis à la fois

joyeux de ce que je viens de réaliser et triste que ce soit déjà terminé. Surtout qu'en regardant en direction du Nord, il y a toujours cette rue de nuages et qu'il y avait certainement mieux à faire, mais ceci est une autre histoire...

Roman Kowalczyk

Lien Xcontest :

<https://www.xcontest.org/2018/switzerland/en/flights/detail:runandfly/18.07.2018/09:00>

CCC 2018 : juste exceptionnel !

Quelle saison ! Le Club vol libre Jura pointe à la 26^e place sur 92 clubs avec un score de 2534.58 points ! Pas moins de 18 pilotes ont posté des vols. On voit l'effet de la gratuité de la CCC sur les pilotes ! Une rumeur court que deux nouveaux cracks vont rejoindre le Club et concourir avec nous en 2019, il s'agirait d'un certain Olivier Dietrich et Nelson Carvalho, du Vol libre Chasseral. La saison a été prolifique et le mois de juillet tout particulièrement avec un temps magnifique, peu de vent et des plafonds stratosphériques. Joris a prouvé que même avec un voile mauve on peut battre des records

d'altitude, autant que des records de distance.

On peut noter que cette année le record de site de Mont Soleil a été battu et culmine actuellement à 1182.49 km et 218.99 points et nous devons cet exploit à Roman Kowalczyk qui y a battu son précédent score de 148.16 km. Nous avons eu également deux FAI de plus de 100 km notamment le 21 avril toujours à Mont-Soleil et visiblement en vol de groupe avec Fred Racle et Roman pendant que Joris faisait 170 km depuis le même site.

Nous avons eu un nombre impressionnant de pilotes qui ont effectué des vols de plus de 100 km : Léo Boegli, Christian Voiblet, Damien Charmillot, Fabian Bieli, Alfonse Frésard, Pierre-Yves Schlupe, Fred Racle, Olivier Moser, Jan Laïs, Joris Lardon et Roman Kowalczyk ! Rien que ça, 11 pilotes de notre Club ont fait au moins un vol de 100 km en parapente et certains autres sont tout près derrière comme Pierre Arn, Damien Rossé et Béat Howald. Je suis sincèrement impressionné et fier de mon Club ; je vous dis à tous à la saison prochaine !

Jan Laïs



Pierre Arn au déco de Mont-Soleil : il avait oublié son casque et ses gros souliers à la maison... (photo : jl)

Quand le vol libre est de moins en moins libre...

Evaluation des vols

14

Depuis longtemps, je me suis intéressé aux évaluateurs de vols de la *Cross-country cup*, le XContest Suisse. Il y a quelques années, je me suis fait sucrer un vol et j'avais essayé de négocier avec l'évaluateur de vol. Je ne me souviens plus exactement de ma faute mais j'avais, sauf erreur, mordu de quelques centaines de mètres la TMA de Bâle dans la région de Balsthal. L'évaluateur a été catégorique : cette infraction était au-delà de la tolérance acceptée. Comme pour les autres aspects et personnes de la FSVL, c'était « *nur auf Deutsch* ». Du coup, je me suis dit que ça méritait un ou deux Romands. Après renseignement, aucun poste n'était à pourvoir.

Il y a un an, je trouve dans le *Swiss Glider* un ou deux articles dénonçant les parapentistes qui, selon le journal de la FSVL, enfreignent toutes les règles aériennes contrairement à tout le reste de l'aviation totalement exemplaire. Il y a une annonce pour plusieurs postes d'évaluateurs de vol. Je postule immédiatement et en deux langues étant donné que le personnel de la FSVL à Zurich maîtrise au mieux très vaguement le français. Quelques temps plus tard, je suis convoqué à Zurich. Je suis d'entrée un peu choqué de voir dans quel endroit de la ville la plus chère de Suisse se situe le siège de la FSVL : carrément à deux pas du lac de Zurich.

Tous les candidats sont conviés ensemble à une séance d'info et en suisse allemand, *selbsverständlich*, le tout suivi d'un entretien personnel. Mon train étant arrivé avec vingt minutes de retard, je suis bon dernier. Je plaisante sur mon retard en français et j'enchaîne en « *hoch deutsch* » après qu'on m'ait jeté de gros yeux. Et là, en guise de message de bienvenue, l'orateur dit en suisse allemand et avec un air agacé :



Efficace et pas chère, la tablette en plus du vario GPS. (photo : jl)

« *Quoi, il va falloir faire toute la séance en bon allemand ?* » Sympa comme accueil... Je rassure mon charmant interlocuteur qu'ils peuvent volontiers continuer de baragouiner dans autant de patois différents qu'il y a de personnes dans la salle...

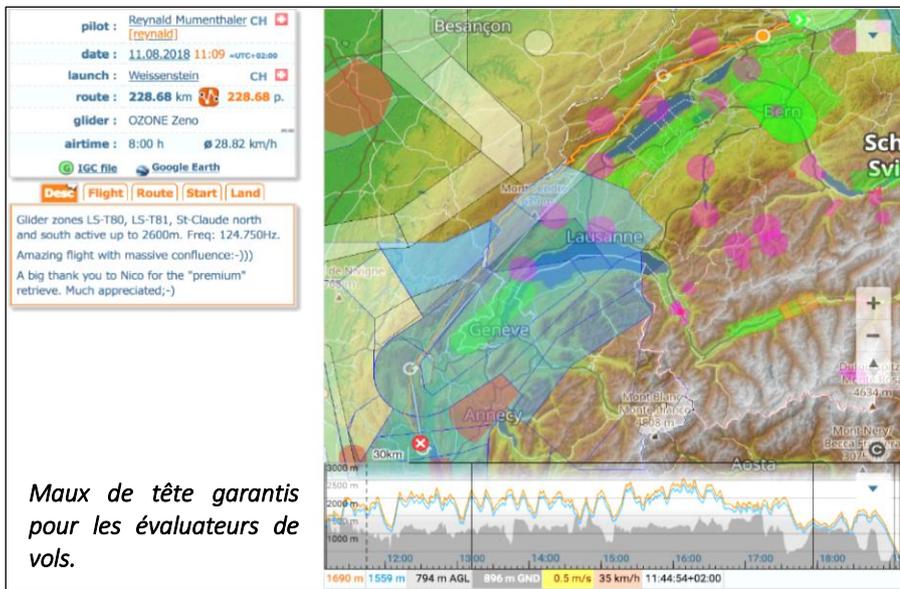
Une fois toutes les formalités passées, on est divisés en deux équipes et j'intègre l'équipe qui évalue les vols XC tandis que ceux de l'autre équipe seront présents lors des compétitions.

Enfin, nous entrons dans le vif du sujet et prenons en main le *software* en ligne qui sert à évaluer les vols de XC. Les débuts sont laborieux mais la saison n'en est qu'à ses balbutiements. Finalement, ça démarre et nous commençons à valider et invalider des vols. En gros, le logiciel trie ceux qui posent des problèmes et nous vérifions si le pilote a commis des infractions ou pas. Très vite, on se rend compte que c'est très complexe et qu'il y a énormément de spécificités dans les différentes régions. Nous nous organisons pour mettre en place un fichier listant

tous les accords locaux et spécificités locales.

Il y a littéralement des milliers de vols sujets *a priori* à infractions diverses, mais une fois triés, la plupart sont corrects ou dans la tolérance de 100 mètres. Nous utilisons l'altitude barométrique de préférence pour une meilleure précision et les outils comme le site de Swiss topo, Google maps / earth, XContest et la bonne vieille carte papier de vol à voile. Chacun se spécialise dans une région et il faut souvent discuter avec le pilote quand il manque le commentaire.

Ensuite, il y a une certaine quantité de vols en infraction et donc éliminés mais qui, à mon humble avis, laissent apparaître des infractions peu graves. Ils sont plutôt dus à une marge de tolérance insuffisante et dans la plupart de ces cas, on voit clairement que le pilote tente d'éviter l'espace interdit et d'en ressortir au plus vite. Il y a aussi une minorité de vols que je qualifierais de graves avec des pilotes qui ne semblent pas essayer d'éviter l'infraction et qui pénètrent à 500 mètres ou plus dans



des zones interdites, parfois même près des aéroports.

Après quelque temps, nous nous réunissons à nouveau à Zurich avec les évaluateurs pour la CCC. Le concepteur du logiciel et le responsable espace aérien de la FSVL au menu, des vols que nous ne savons pas comment évaluer, des espaces aériens qui sont un peu des zones grises et des échanges sur les infos que chacun de nous a accumulés. Le responsable pour les espaces aériens - qui semble avoir son propre but pas vraiment compatible avec la défense de nos droits dans l'espace aérien -, en énerve plus d'un et on comprend vite d'où viennent les coupes dans les marges de tolérances. Il nous annonce également que les vols dans les espaces aériens autour des places d'aviation et petits aérodromes ne seront plus possibles pour les pilotes utilisant la radio pour annoncer les passages à « l'aveugle ». Seule possibilité restante : voir la route de son cross la veille dans une boule de cristal et téléphoner à chaque chef de place de chaque aérodrome qu'on traversera ou pas pour demander une permission individuelle. Autre option : établir des accords locaux, mais là aussi, ce monsieur a tout prévu. Les accords non contraignants (comprenez par-là pas faits par écrit) doivent tous être renégociés. Autant vous dire que tout le monde n'était pas d'accord, avec une nette tendance

du côté romand et tessinois, un Alémanique assez neutre et le reste d'Alémaniques prêts à sortir la loupe pour vérifier ça au millimètre. Résultat des courses, le vol libre de distance est menacé, voire rendu impossible dans certaines régions.

Depuis lors, j'ai pu clarifier plusieurs espaces en Suisse romande qui restent volables et encouragé des clubs à négocier des accords locaux. J'ai par exemple rejoint une partie du comité du vol libre La Dôle pour négocier un passage le long du Jura à Montricher. Et ce n'est pas encore gagné...

A Courtelary, nous avons en quelque sorte joué la montre, mais dans la mesure où nous disposons d'un accord très large, cette négociation s'annonce très risquée pour le vol libre (pas que de distance) comme nous avons des sites très clairement dans les 5km / 600 mètres GND et que cet espace aérien coupe le Jura en deux sur une autoroute à cross très fréquentée les jours de thermique. Concernant Bressaucourt, je ne sais pas trop qui s'en occupe mais j'ai entendu dire que ce n'était pas simple. Le chef de la place autorise uniquement les vols en fonction des règles légales (5 km / 600 mètres GND) mais préférerait ne pas trop voir de voiles dans les parages.

Le premier problème rencontré partout en Suisse, c'est probablement que les chefs de places ne savent pas qu'il y a un espace aérien de 5 km /

600 mètres GND autour de leur piste, ce qui les met mal à l'aise face à des pilotes de chiffons qui viennent négocier un droit de passage. Incroyable mais vrai, le problème ne vient pas de ces pistes herbeuses pour papis amateurs de thermiques mais bien d'ailleurs.

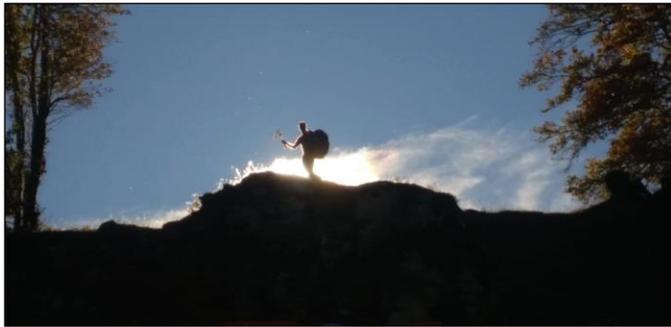
Voilà, cette première année d'évaluateur de vol CCC m'a appris bien des choses et fut fort intéressante. Il n'en reste pas moins que je suis très inquiet pour l'avenir du vol libre dans notre pays.

Je recommande à tous les pilotes de bien s'informer sur les réglementations et de les respecter scrupuleusement. Si vous désirez sortir de votre bocal, ajoutez une tablette ou une liseuse à votre équipement. En effet, ces équipements sont peu coûteux et très pratiques pour visualiser les frontières invisibles qui, hélas, sont légion dans notre ciel jurassien et même suisse... En cas de vol au cours duquel vous avez commis une infraction (même minime), mieux vaut l'effacer au plus vite ou mieux encore, ne le postez carrément pas. Si un de vos vol traverse une TMA inactive ou que vous avez reçu une autorisation, signalez-le dans votre commentaire. Si vous désirez voler dans la TMA Tango de Bâle, le téléphone portable ne suffit pas : achetez-vous une radio appropriée ou abstenez-vous de voler plus haut que 1750 mètres, puisqu'il s'agit d'une TMA HX (HX, c'est-à-dire activable toutes les 30 minutes). Pour éviter une entrée intempestive dans la TMA, gardez 150 à 200 mètres de marge verticale et ne comptez jamais sur les 100 mètres de tolérance. Cent mètres, c'est tout simplement un demi-tour de thermique horizontalement et verticalement. C'est, autrement dit, juste quelques secondes dans un thermique puissant. Autre observation personnelle que beaucoup de mes amis crosseurs confirmeront : les thermiques sont toujours forts quand on est sous une TMA. Bons vols à tous !

Jan Laïš

Traversée du Jura : on va finir par l'appeler la « TransArn » !

Par ici les petits potins



Contraste au déco de Courfivres. (tsa)

C'est un grand classique de fin de saison. Mais il ne s'adresse qu'à une poignée de chanceux et de courageux. Chanceux d'une part parce qu'ils peuvent facilement se libérer de leurs obligations professionnelles. Courageux d'autre part parce que l'effort est considérable. On veut bien évidemment parler de la traversée du Jura en marche et vol, de Granges à Saint-Ursanne. La transhumance du volatile en quelque sorte...

Béat Howald : premier vol de la journée en direction de Graiterie depuis le déco de Court (bh)



Une fenêtre météo est repérée par Pierre Arn et Béat Howald : ce sera jeudi 25 octobre ! Peu de vent le matin mais une tendance N et même N/O l'après-midi. C'est parti ! Sept courageux sont séduits par cette traversée. Concernant Pierre Arn, c'est un routinier de cette expédition automnale puisqu'il compte presque 25 traversées à son actif. On pourrait baptiser l'odyssée la « Transarn » !



Sur le sentier qui mène à la Montagne-de-Moutier. (tsa)

De Granges, où le cortège s'est rendu en train, direction Le Buement pour un premier vol. Et puis cela s'enchaîne : Graiterie, Montagne-de-Moutier, Loge de Soultce. Les mollets se tendent dans les montées, à plus forte raison que le poids des sacs n'est pas le même pour tout le

monde !!! Tout se passe bien, mais les conditions météo s'invitent en fin de journée. L'Ajoie est plongée dans un profond brouillard sous l'effet du foehn du Nord. Le groupe décide finalement de décoller pour l'ultime vol depuis Basuel Nord pour un atterrissage à Saint-Ursanne. Voici les impressions des pilotes recueillies par Chantal Scaiola :



Transition au-dessus de Moutier. (rk)

Pierre Arn : « L'ambiance était géniale avec des forçats de la marche. Nous avons bénéficié d'une météo favorable. Top ! »

Olivier Dietrich : « Ce voyage dans le nord du Jura a été magni-

fique et il m'a permis de découvrir quatre nouveaux décors. »

Roman Kowalczyk : « J'ai passé une chouette journée qui m'a donné envie de participer à nouveau à la Jura'ltitude ! »

Bernard Cattin : « Même avec mon moteur hybride, tout était parfait ! »

Gaël Voumard : « Malgré un posé contre pente au bas de la Montagne-de-Moutier, la journée a été parfaite, mais dure physiquement ! »

Jonathan Houmard : « Franchement, mon frère aurait pu mieux former les godasses... Avec quatre nouveaux décors de Granges à Saint-Ursanne, ce fut une très belle journée ! »

Béat Howald : « Je suis presque déçu de ne pas avoir sali mes chaussures, tant le sol était sec. La journée a été conviviale avec de vrais amis. Dans le Jura, ce Granges – Saint-Ursanne est une belle aventure de marche et vol ! » Une superbe journée qui pourrait aussi se résumer ainsi pour la bande des sept : 2500 mètres de dénivellation avalés en 10 heures de marche et cinq vols « fléchettes » ! (lpe / Chantal S.)



Une bien belle équipe et un sourire de circonstance. (tsa)

Fred et la vipère du Doubs...



Une petite frayeur... inutile. (fp)

Vous le savez certainement, notre Fred de Jura Evasion n'est pas qu'un éminent parapentiste. Il est aussi doué dans l'art du canoë.

Aimant beaucoup la nature, telle ne fut pas sa surprise en trouvant une petite vipère coupée en deux d'un lâche et franc coup de couteau à l'endroit même où il dépose ses canoës en amont de Tariche.

Les amateurs présents de cette magnifique rivière (quand il y a suffisamment d'eau...) ce jour-là ont bien évidemment trouvé que cet acte reflète bien la médiocrité intellectuelle de certaines personnes et sont restées fâchées et déçues de cet acte barbare.

Fred ne voulant pas en rester là, a prévenu l'Office de l'environnement pour qu'un collaborateur aille voir sur place. Ce fut fait, mais il ne trouva malheureusement rien, le cadavre de cette dernière ayant sans doute servi de repas pour d'autres animaux sauvages.

C'est alors que le lendemain, en donnant un coup de main à Fred pour remonter ses canoës, il regarde à nouveau où il avait trouvé la vipère et m'appelle : « Viens regarder ! Elle est là, c'est dégueulasse ! »

En m'approchant et n'y connaissant pas grand-chose en anatomie reptilienne, je m'aperçois vite que si un goupil avait voulu en faire un festin, il aurait certainement eu du

mal à la digérer... Celle-ci n'étant qu'un simple jouet en plastique qu'un bambin a abandonné après avoir constaté la rupture de celui-ci...

Fred n'en revient toujours pas... Eh oui, c'est drôlement réaliste, ces jouets... ! (dc)

Jan Laïs quitte le comité de rédaction !



Jan Laïs : salut l'artiste. (jl)

Comme vous le savez probablement, s'il est possible de vous offrir deux numéros de *La Plume* par année, qui plus est de 36 pages à chaque livraison attendue dans votre boîte aux lettres, c'est grâce à plusieurs personnes qui effectuent un travail dans l'ombre. Je veux bien évidemment parler du comité de rédaction. Sans toutes ces plumes acé-

rées et animées d'un esprit qui s'inscrit en droite ligne dans l'esprit de volontariat, il serait tout bonnement impossible de boucler une édition dans les temps. Mais il y a forcément un revers à la médaille. Livrer des textes au soussigné comporte une part de pression. C'est que je sais (et parfois je dois !!!) montrer mes crocs aiguisés au diamant. Le respect des délais...

Tout ce préambule pour vous annoncer que Jan Laïs a décidé de quitter le comité de rédaction à l'heure à vous lisez ces quelques propos empreints de tristesse en ce qui me concerne.

Jan, c'est tout d'abord une passion vouée au vol libre. Vouée à l'art du cross. Il a beaucoup « plumé » pour *La Plume*. Une vingtaine d'articles en tout. S'il fallait qualifier ses écrits, je dirais tout d'abord qu'ils sentent le vécu. Quand il n'était pas d'accord, il l'a toujours dit. Quand il voulait faire passer un message, il a toujours su trouver les mots justes. Et enfin, quand il se sentait irrité par une situation, il n'y allait pas par quatre chemins, quitte à déranger, même s'il s'est agi de taper sur les doigts de la Fédération avec sa plume trempée au vitriol. Bref, un homme intègre, droit dans ses bottes, qui a su amener un regard critique dans ses propos éclairés.

Mais voilà, la roue tourne. Il m'a annoncé sa décision au téléphone début novembre, sans que l'on puisse en parler entre quatre yeux. Au four et au moulin que ce soit professionnellement ou dans le cadre de sa famille, il m'a dit qu'il devait « tailler dans le gras ».

Il m'a juste dit qu'il pondrait quelques lignes pour le journal de temps à autre. Juste ça, cela me fait plaisir. C'est l'occasion pour moi de te dire, cher Jan, en lettres majuscules : MERCI. Merci tout simplement !

Je saisis cette opportunité pour encourager et complimenter toutes les personnes qui s'impliquent de près ou de loin dans ce projet de vous offrir un journal de qualité, soit : Damien Charmillot, Nicole Siekmann, Alexandre Constantin, Basile Charmillot, Alphonse Frésard notre président, Damien Rossé et Fred Racle. Et bien sûr tous les correspondants occasionnels, très importants eux aussi !

Enfin une mention spéciale à Matou, futur retraité, et qui imprime *La Plume* depuis que l'eau coule sous les ponts de La Sorne, de La Birse et que le vol libre existe.

Daniel Bachmann

C'est franchement a(bus)é...

La Plume a envie de vous offrir un roman-photo, digne de ceux qui remplissent les journaux populaires et qui souvent (voire dans la plupart des cas) font les gorges chaudes d'aventures amoureuses sulfureuses.

En l'espèce, il ne s'agit pas d'une aventure à l'eau de rose. Pendant la belle saison, l'école leparapente.ch propose diverses activités. Cette année, il y avait notamment une sortie au Salève.

Première montée au déco, tout se passe bien...

Deuxième montée sur ce tracé très sinueux. Presque arrivé au sommet, le bus émet des signes d'inquiétude. On s'arrête... De la fumée sort du capot...



Montée du Salève, le moteur chauffe... (db)

Après concertation avec son mécanicien, François décide de ramener le bus en plaine et surtout en Suisse, parce que l'incident mécanique s'est produit en France...

Que faire dès lors ? S'il est *kaputt*, l'activité se complique ou, pire encore, se termine. On décide d'aller chercher le deuxième bus à Delémont. Je prends donc le train (en 1^{re}

classe, petit privilège). Les prochaines heures s'annoncent longues.



Retour en train à Delémont : on ne se refuse rien, 1^{re} classe !

Pendant ce temps, le TCS est rappelé à la rescousse. Rien à faire, il est *kaputt*. Il faut le charger.



Et pendant ce temps-là...

Après de longues pérégrinations entre Genève et Delémont (y compris le retour...), le deuxième bus de l'école est à Genève. Le moral est au beau fixe ! Le lendemain, histoire de nous offrir un dépaysement, nous avons prévu une virée du côté de Samoëns, haut lieu du parapente en France voisine. Nous effectuons deux vols sympathiques. Et puis, c'est le retour à Genève.

Et là, sur l'autoroute, d'un seul coup, c'est patatras. Le bus tangué ; il faut s'arrêter ! Résultat : pneu crevé à l'avant droit et même un pneu qui déjante. Non, mais ce n'est pas vrai !!!



On ne va quand même pas insister...

Les secours arrivent rapidement. Le bus est chargé sur la remorque et nous à l'intérieur. Cela semble surréaliste... Tant de poisse... Après plus de quarante minutes, le bus est déchargé dans un garage. Mais là, c'est la stupeur, il n'y a pas de pneus disponibles. François s'active au téléphone pour en trouver. Il y en a deux, mais ils sont à une heure de route.



Et hop, en voiture Simone pour un aller et retour très rapide. Et voilà, juste avant la fermeture du garage, les deux pneus sont installés, grâce à la bonne volonté de l'employé qui avait de la compassion pour nous. C'est donc le retour à Genève en espérant que tout se passe bien. On arrosera tout ça autour d'un excellent repas et de quelques vives et succulentes bouteilles.

Bref, au final, une multitude de pépins, mais comme toujours une aventure très sympathique. (db)

Courfaivre : l'escalier déplacé pour le bien des fourmis...



Déplacer un escalier : gros boulot pour les bénévoles. (sb)

L'initiative doit être saluée ! Celle qui a consisté à déplacer l'escalier sur le déco de Courfaivre pour permettre à nos amies les fourmis de ne plus être dérangées par notre passage sur le petit sentier menant au pâturage. C'est vrai que le coin ressemble à une belle autoroute à petites bêtes...

L'opération a été rondement menée par une équipe de bénévoles à fin juillet dernier (Pierrot Geiser, Simon Brancucci, Fred Pierrard, Pierre-Alain Girardin, Pierre Arn et Gaël Schaffter). Pour ce faire, il a fallu réaliser un petit sentier de déviation. Mais voilà, nos amies les fourmis

sont décidément de grandes voyageuses. Elles sillonnent ce nouveau sentier en direction de l'escalier. Comme quoi... (db)

Montmelon : séance jardinage

C'est bien connu, si l'entretien des sites n'est pas systématique et régulier, c'est vite le foutoir. On a tous pu nous en rendre compte sur le déco Ouest de Montmelon cette saison. Les ronces avaient en effet pris aisément leurs quartiers, notamment à droite de l'arbre où la tentative de décollage s'apparentait à une course d'élan sous forme de slalom spécial entre les ronces. C'est ainsi qu'une équipe s'est organisée pour couper ces satanées ronces. Merci donc à Damien Charmillot, Lionel Socchi, Simon Brancucci et Patrick Schindelholz pour leur boulot de remise en état du site en septembre dernier. (db)

Des bières bien méritées après le jardinage... (dc)



Journée de clôture : un menu plutôt bien complet !

Cette année, en plus d'un temps absolument radieux, la journée de clôture du V LJ a eu lieu chez nous dans le Jura, à la cabane du Plainfayen à Vermes. Au menu : treuil avec l'indécrottable, mythique et sympathique Pierre Arn et sa machine infernale sur remorque. Nous avons aussi eu la visite de quelques sudistes du Club vol libre Chasseral. Et même un Hike & Fly jusqu'à Raimeux Nord pour certains. Dès la fin de la matinée, le treuillage bat son plein et il y a un thermique artificiel sur la Charbonnière. Plus tard, certains atteindront des plaf stratosphériques pour la saison de 1700 mètres en thermique « naturel ». La vue au-dessus de ce petit plateau est à couper le souffle. En fin d'après-midi, les deltistes s'y mettent aussi et il y a des embouteillages à la « schleppeuse à spat ». Pour bien finir la journée, un super apéro offert par le Club pour tous ces spat qui ont soif est organisé à la cabane du Plainfayen, suivi d'un souper grillades passablement enfumé par la charbonnière aidée par la catabatique qui ne réussira cependant pas à casser l'ambiance.

Merci à tous ! (jl)

Un « griso spatz » dans l'ambiance de la Mecque !

Du côté de Saint-Hilaire

Salut les spatzs !

Cette année, j'ai en tête de renouveler mon matériel de vol, lequel commence gentiment à prendre de l'âge. Malgré les très peu nombreux vols effectués ces deux dernières années (24 en 2 ans...), il a quand même 7 ans. Et si je veux reprendre le vol libre un peu plus sérieusement qu'avec de simples ploufs du soir, il est temps de casser la tirelire pour du matériel plus sûr. De plus, ayant une large préférence pour monter à pied aux décos, j'ai dans l'optique d'acquérir du matériel radicalement plus léger tout en restant très performant. Les revues spécialisées et les sites Internet, c'est bien, mais comparer ce qui se fait dans le domaine en vrai, c'est encore mieux. Et ça tombe bien, c'est la Coupe Icare ! Après un petit mot sur un groupe de *whatsapp-spatz*, sans grand succès d'ailleurs, je prépare mon matelas gonflable et quelques bricoles pour partir le week-end des 22 et 23 septembre derniers. Entre-temps, j'apprends que Béat, Yoplait et Damien (barbu mais pas roux) ainsi que quelques accompagnant(e)s feront également le déplacement.

Damien, d'ailleurs, m'apprend qu'il va là-bas avec un déguisement. Pour ce faire, il s'est déjà inscrit en tant que pilote de « l'Icarneval ».

Les inscriptions pilotes sont ouvertes jusqu'au vendredi soir. Passé ce délai, plus moyen de voler à la Coupe Icare. Par le passé, beaucoup trop de pilotes lambda ont eu et/ou provoqué des accidents plus ou moins graves. Les règles de vols se sont ainsi durcies et ce n'est pas plus mal. C'est juste un peu frustrant de ne pas pouvoir tester de matériel en vol. Il y a cependant des petites fenêtres de vol en début et fin de journées. Tout y est très bien expliqué sur le site Internet de la manifestation, tout comme n'importe quelle autre information.



Le décor est planté ! (photo : ac)

Je m'inscris également jeudi soir pour l'Icarneval et reçois une confirmation assez peu de temps après.

Je pars donc de Crémines-Plage à 5 h le samedi matin. Il n'y a guère de monde à ces heures... et il ne me faudra que 3 h 30 pour arriver sur le site ! Aucune difficulté donc pour aller dans la Chartreuse, si ce n'est les traditionnels manche-à-couille de queues de poisson... Grrrrr !

J'avais lu sur le site web de la Coupe Icare qu'il y a un parking, le P3, réservé aux spectateurs qui désirent ronfler sur place. Je me dirige donc dans ce parking assez... gondolé. Les places au plat sont chères ! Mais un des nombreux bénévoles me conseille de revenir déplacer mon auto en fin de journée, lorsque beaucoup seront rentrés. C'est ce que je ferai avec plus de succès. Les parkings sont immenses et bien centrés.

Me voilà donc sur place. Après un ou deux messages, je retrouve Damien (toujours barbu et toujours pas roux) dans la cantine de l'entrée. De grands et beaux cafés-croissants nous attendent, avec aussi des formules « petit-déjeuner complet » pour cinq Icares... Des Icares ? Oui, comme au « Chant-du-Gros », il faut d'abord acheter la monnaie de la

manifestation (cartes de crédit acceptées !), que l'on rechangera plus tard s'il nous en reste... ou pas ! Les Icares ne sont utiles que pour acheter ce qui concerne les consommations, entrée au cinoche et autres souvenirs de la manifestation. Vous ne pouvez pas acheter de matériel de vol avec.

Donc après un bon café-croissant, nous nous présentons à l'accueil des pilotes. Un petit dossier nous est remis, comprenant évidemment une entrée au site pour le samedi et dimanche (bracelet de la couleur spécifique aux pilotes), l'entrée aux stands constructeurs ainsi qu'aux Icares du cinéma en journée. Il y a encore un bon pour les navettes pilotes, un stylo en carton recyclé et des indications sur l'organisation, toutes les mesures de sécurité et infos nécessaires. Une organisation très pro !

Il y a encore des urnes par-ci par-là pour le vote de l'affiche 2019. En effet, le public peut choisir l'affiche qu'il souhaite voir pour la prochaine édition, avec pas moins d'une dizaine d'affiches au choix !

Les stands ouvrent leurs portes à 10 h et les vols déguisés, sur un des

L'Alex plutôt bien accompagné...



trois décollages du site, commencent à 11 h. Nous sommes tout d'abord conviés à l'indispensable *briefing* de Pierre-Paul, figure emblématique de la Coupe Icare, *speaker* à vie, qui a lieu sur le déco moquette (s'il vous plaît !) à 10 h tapantes. Présence indispensable puisqu'après le *briefing* seulement, nous sont remis nos dossards de participation. Toujours très pro.

Ah oui, en tant que pilote, nos entrées sont gratuites... !

Grâce à mon bracelet de pilote officiel, je peux sans aucune retenue m'aventurer dans l'aire de préparation des pilotes préparant, chevauchant, enfilant et je ne sais encore tout quoi leurs déguisements. Autant dire que rien que ça, c'est déjà du spectacle !

L'avion du Baron Rouge, les YMCA, la lune, une girafe, des soucoupes volantes... et même des truites de 3 mètres de long à la poursuite d'un asticot du même gabarit sont ainsi en autarcie dans le pâturage adjacent au décollage !

J'ai même pu croiser Léon et la petite Matilda ornée de son 9 mm et sa plante verte... Bienvenue dans un autre monde ! Celui du rire, de la bonne humeur et de l'imagination !

C'est absolument dément, la quantité de costumes plus fous et incroyables les uns que les autres.

S'il était techniquement possible de faire décoller une voiture, je suis certain que ça serait déjà fait !

Le spectacle commence donc aux environs de 11 h, avec au micro deux *speakers* remontés à bloc, un orchestre très carnavalesque, un temps au beau fixe et un public fin prêt.

C'est avec un groupe d'une douzaine de *base-jumpers*, pour une première officielle lors d'une manifestation en France, que la Coupe Icare démarre en trombe. Les hommes volants sont partis de la Dent de Crolles, située sur la chaîne de montagnes surplombant le site.

Je regarde « Mario et Luigi » décoller, suivi par la Reine d'Angleterre et quelques autres oiseaux rares. Malheureusement, mais sans aucune gravité, un biplace très encombré par son déguisement n'a d'autre choix que de se laisser dériver dans les arbres, après avoir décollé avec des suspentes bien emmêlées. L'hélico de la Gendarmerie Nationale devra intervenir pour libérer ce beau monde de son perchoir. J'en profite pour m'esquiver et rejoindre le dé-

collage Sud. C'est celui où se trouvent les Icares du cinéma, les pilotes constructeurs, une fauconnerie et un immense chapiteau qui fera office de scène pour le groupe de musique du soir. On y trouve encore de nombreux stands de bricolage pour les enfants, avec au programme, fabrication de manches à air, de *boomerangs* (avec test pour de vrai), de montage d'avions en plastique ou encore d'avions en papier avec concours de lancer pour la suite ! Ils pensent à tout le monde ! D'ailleurs, le site, bien que guère plat, est évidemment adapté aux personnes à mobilité réduite.

Je me régale d'un excellent jus de pomme artisanal du coin, dans un verre consigné, tout en regardant les démonstrations des pilotes acro. Ils sont, je pense, une bonne quinzaine, voire plus. Les cracks, légendes et pros de la discipline sont tous présents, ou presque. Entre Nochez, qui fait des waggas de malade à Mach 12 à hauteur du déco, les frères Rodriguez qui sautent de l'hélico pour faire de la synchro comme vous en avez rarement vue, ou encore Théo de Blic qui enchaînent les Infinity à hauteur des yeux des spectateurs...

Le spectacle bat son plein ! Le *speaker* du déco, (oui il y a un *speaker* par déco...) ne manque pas de dire, en ricanant : « *On dirait des meilleures potes dans la cour d'école !* ». C'est exactement l'impression que cela donne ! On pourra même observer un « D-bag » de l'hélico partir en su-

Une fois tout ce petit monde en l'air, j'en profite pour aller dans une des grandes tentes qui couvrent les stands. Parce que finalement, il fait bon voir voler toutes sortes de spatzs, mais je suis venu, entre autres, pour choisir ou du moins me faire une idée sur mon prochain ma-

et deltas, évidemment, aux organisateurs de voyages pour voler sous d'autres horizons et j'en passe. Il y a vraiment tout ce qui touche au vol libre, de près ou de loin !

Je décide de profiter encore du magnifique soleil de cet été indien et sors des stands pour aller voir ce qui



La Coupe Icare, c'est surtout ça : du folklore. Les spectateurs en redemandant ! (photo : ac)

cette. Le pilote n'ayant pas pu défaire l'immense cravate, voire plutôt le nœud papillon de son aile après le largage, n'aura d'autre choix que de tirer le secours. L'aile, automatiquement larguée du pilote, est une aile de style parachute de *base-jump* qui se déploie en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Le pilote pourra profiter de la vue sur environ 1500-1800 mètres de dénivelé...

Après les démonstrations des « acroteux », l'aire de jeu est laissée aux pilotes constructeurs. Ils en profiteront pour nous présenter les références de leur marque et également les dernières nouveautés. On peut ainsi voir toutes les gammes d'aile, de la « A » pour le novice qui commence sa formation, aux derniers couteaux « CCC » ou « D » des plus exigeantes et expérimentées. On peut aussi voir des ailes typées montagne tout comme des biplaces, même en simple surface.

tériel de vol.

A peine arrivé à l'intérieur... wouah ! Cette fois, c'est moi le gamin dans la cour d'école !

Je ne sais pas par où commencer... Je fais un tour de survol, histoire de me faire une première idée de ce qu'il y a comme marques, comme matériel et... comme personnalités. Je ne manque pas de m'arrêter blaguer deux mots avec Antoine Girard, et par la même occasion de lui acheter son bouquin sur son incroyable périple dans les 8000 mètres... Je croise quelques autres personnalités de la branche, toutes plus humbles les unes que les autres. C'est aussi ça, la Coupe Icare : se faire conseiller par les meilleures pilotes du monde !

Je découvre une grande quantité de stands, allant des fabricants de tissu, aux motoristes d'ULM ou paramoteur, à la revue spécialisée du vol libre, aux fabricants de parapentes

se passe dehors. Un grand pâturage sert à la fois de marché de l'occasion pour les pilotes et visiteurs, de concours de distance pour avions en papier et de finesse pour parapentes. Au-dessus de tout ça, ce sont les paramoteurs qui se défoulent. Leur terrain de décollage étant à deux pas de là.

De retour au décollage Sud, les enfants et autres curieux admirent les rapaces de la fauconnerie perchés sur leur bûche respective. C'est toujours un régal de voir ces rois du vol entre quatre yeux...

La journée passe et les activités cessent les unes après les autres. C'est un beau coucher de soleil qui illumine les tentes de la manifestation. Mais la nuit ne va pas endormir le public de sitôt !

La musique commence vers les bars, et toujours sur ce décollage Sud, ce sont deux magnifiques ballons illuminés et animés qui flottent dans le

ciel étoilé avec, en garniture, une lune quasi pleine. Vraiment majestueux !

part, ce parking / camping est assez tranquille pour y passer la nuit. Au réveil, c'est un brouillard orangé

disposition. Puis je vais au déco Sud, qui est ouvert au vol jusqu'à 9 h précises. Même un poil moins



Ambiance garantie une fois la nuit tombée. (photo : ac)

Pendant ce temps, les organisateurs distribuent des ballons brésiliens, qui décolleront dans un incroyable ballet aérien ! Après cette journée bien remplie, c'est de ma chambre, enfin du fond de mon coffre, que j'admire ce spectacle hors norme. De belles images pour s'endormir paisiblement... jusqu'à ce que de joyeux lurons un poil éméchés partent à la recherche de Julie... Juuuuliiiiiiiie ?!? Juuuulie ?!? Juuuuliiiiiiiie !!!

Aucune idée si cette fameuse Julie a retrouvé ses acolytes... Ceci mis à

se dissipant et laissant passer les premiers rayons d'un soleil qui m'éblouissent. La vue est magnifique sur ces montagnes de la Chartreuse !

A peine quelques taches de ciel bleu et les premières ailes font déjà leur apparition. Il n'est pas 7 h !

Ces parapentistes ont certainement décollé de la Dent de Crolles, après une jolie montée à pied ou une nuit à la belle étoile... !

Je pars déjeuner et me laver les crocs dans un des sanitaires mis à

puisqu'officiellement la manifestation commence à cette heure.

J'y aperçois immédiatement des montgolfières, des parapentes en nombre ainsi qu'une bonne quinzaine de deltas. Sans compter les parapentes qui nous passent encore dessus depuis la « Dent »...

A 8 h 30 du matin, le ciel est déjà très coloré. J'y dénombre une vingtaine de ballons, les deltas et plus de cent parapentes ! C'est du fou !

Petit bémol à mon goût, le matin, c'est cul, mais bien cul... mais bien cul !

Il faut courir comme un sourd pour gonfler et décoller dans une pente très raide. Le « bon » pilote n'aura pas trop de peine à y parvenir. Mais le pilote du dimanche, voire le débutant qui sont venus pour faire LE vol à Saint-Hilaire prennent, à mon avis, beaucoup de risques pour pas grand-chose...

Bien qu'il y ait un responsable et chef de décollage, c'est assez moyen. Apparemment cela se passe bien et cela fait des années qu'il en



Et c'est parti sous les applaudissements d'un public ravi. (photo : ac)

est ainsi. Mais le jour où une aile se ferme juste avant ou pendant la ressource, ça va faire très très mal... Bon, sinon, c'est beau !
9 h et des micropoussières, la manif reprend ses droits.
C'est seulement à cet instant que je

a deux ailes et le feu au cul ! C'est un Alpha Jet de l'armée française en pleine démonstration qui passe à « radada » devant les yeux du public.
Enchaînements de *loopings*, tonneaux à facettes ou non, chandelles

infos, des images et des souvenirs pleins la tête !
Vraiment un bon et beau week-end. Voilà, la Coupe Icare n'est pas LA première manifestation mondiale du vol libre pour rien. L'organisation est tout simplement au top, le spec-



Grand moment : la Patrouille de France. (photo : ac)

pense à mettre mon matos d'occasion dans le champ dédié...
Je trouve une belle place et les curieux commencent à poser des questions. Mais je ne suis pas là pour ça ! Je retourne faire un tour dans les stands.
Cette fois, je m'arrête plus longuement dans les stands que j'ai repérés la veille. Toujours des champions pour vous servir ! Des bricoles que je n'avais pas vu le samedi et toujours autant de choses à voir, et à revoir !
Je passe une bonne partie de la matinée dans les halles à sélectionner mon futur matos de vol.
Pendant mon tour dans les stands, j'entends soudain le bruit d'un réacteur... Je sors rapidement car j'ai un penchant assez addictif pour ce qui

avec fumigène dévoilant les vortex de bouts d'ailes, etc. L'effet est garanti ! Puis, comme un jet seul ne fait pas assez de bruit, c'est la patrouille de France qui fera son *show* une heure plus tard ! Ça aussi fait partie de la notoriété de Saint-Hilaire !

Cette fois, ce sont huit jets qui fendent le ciel des trois couleurs (dans le bon ordre...) du drapeau français, en enchaînant les figures ailes dans ailes à plusieurs centaines de km/h... Du grand art ! Le moins que l'on puisse dire, c'est que le public en a pour son argent !
Encore quelques passages aux stands, cantines et autres spectacles aériens et je reprendrai la route, des

tacle encore meilleur que mes attentes, les accès clairs et faciles et franchement, ce n'est qu'à 3 h 30 - 4 h de notre Juuuurrrra ! Compter environ 35€ de péages au total et une petite pause-café. Saint-Hilaire se porte à merveille pour accueillir cette manifestation. On pourrait même croire que la nature a tout fait pour ! Tant la topographie est idéale pour cela.
Alors à vos idées, à vos machines à coudre, raboteuse, agrafeuse et pistolet à peinture pour le rendez-vous à l'icarnaval 2019 !!!
Réfléchir sérieusement au sein du Club VLJ...
Bon vol, bon ski et bonnes fêtes de fin d'année !

Lalexspatz



Décollage depuis les fameux rochers de Loveresse.



Francis Gafner est entouré de Davis (à gauche) et Basile, lesquels se sont lancés dans l'aventure du delta.

D'un petit saut de talus jusqu'à l'obtention du précieux sésame

Histoire d'un brevet delta

25

Les deltistes sont tous des pionniers du vol libre dans notre région. C'était l'époque des débuts ; il fallait montrer qu'il était possible de pratiquer cette activité sans risques. Ils l'ont fait. Aujourd'hui, place à la relève, celle qui fera vivre le delta très longtemps. Et parmi cette nouvelle vague, un certain Danny Gafner, fils de Francis, qui vient de passer son brevet. Il nous raconte son expérience.

Quoi de plus beau que de pouvoir s'évader dans les airs, pendu sous un bout de toile, au-dessus des arbres, avec le chant d'un vent en arrière-fond ? Voici, en résumé, ce qui m'a amené à faire partie de la grande famille des libéristes.

Depuis tout petit, mes frères et sœurs et moi avons assisté à des montagnes de démonstrations de la part de notre papa, le dimanche après-midi ou lors de compétitions. Ce dernier n'a pas manqué de nous suspendre à ses côtés pour nous faire découvrir ces sensations magiques vers l'âge de trois ans.

C'est à 17 ans que je me suis envolé seul pour la première fois depuis les pâturages, puis des fameux Rochers de Loveresse et me suis senti plus léger qu'une plume au-dessus du village de Saules. Le fait d'être jeune et



Danny Gafner : c'est fait !

indécis me pousse vers d'autres loisirs et occupations et ce n'est que cinq ans plus tard, en novembre 2017, que je reprends, plus enthousiaste, l'entraînement du programme d'exams de deltaplane avec Davis Tomasi et Basile Charmillot.

Le plaisir et la satisfaction sont au rendez-vous et il nous arrive de faire plus d'une heure en l'air. Il ne manque plus que mes cinq chapitres de théorie à potasser. Les vols s'enchaînent régulièrement, la bonne entente s'installe dans notre trio et nous participons même au Graitricks.

Le jour J arrive enfin et nous nous rendons aux exams pratiques à Vionnaz le 3 novembre 2018, accompagnés de Francis Gafner, notre coach. Le brouillard est là, mais très vite, le soleil laisse apparaître ses

premiers rayons et la journée s'annonce pas trop mal. Environ 20 élèves parapentistes sont là dans le même but que nous trois, à savoir repartir avec le brevet en poche. Tout se déroule sans casse et les figures sont propres en ce qui nous concerne. Vers midi, nous rechargeons les ailes sur la voiture, le sourire aux lèvres.

Voilà déjà une année que je vole, et je ne compte pas m'arrêter en si bon chemin. Me lancer dans le monde du vol libre m'a fait découvrir plus de choses que je n'aurais pu imaginer, aussi bien sur le plan relationnel que dans l'apprentissage même du delta.

Merci à ceux qui nous ont suivis et conseillés dans cette aventure !

Bons vols à tous !!

Danny Gafner

L'Arménie au bout du voyage et cela en vaut le détour !

Jura Evasion en goguette

C'est bien connu, l'automne est propice aux voyages. L'équipe de Jura Evasion s'est donc rendue dans un pays plutôt insolite pour y pratiquer notre activité : l'Arménie. Après un long voyage avec une escale du côté de Moscou, c'est la découverte de terres surprenantes et peuplées de gens très souriants malgré la pauvreté du pays. L'aventure nous est contée par Marlène Humbert, seule femme du groupe, qui a donc passé une semaine dépaysante en Arménie, terre d'origine d'un certain Charles Aznavour.

Brevet en poche depuis quatre mois, je me lance dans l'aventure de partir une semaine en Arménie avec une équipe de sept gars que je connais à différents niveaux chacun, voire pas du tout. Je suis quand même assez confiante pour cette nouvelle aventure qui m'a l'air bien sympa.

Après un long voyage sans arriver à dormir, avec escale à Moscou, nous arrivons enfin dans ce pays tant rêvé depuis plusieurs semaines. Nous prenons nos chambres dans l'hôtel qui appartient à la famille de notre guide. J'ai droit à une chambre privée mais sans fenêtre...

Nous partons en début d'après-midi sur le premier déco au bord du lac Sevan. Sur la route, nous voyons à quelle sauce nous allons être apprêtés pour les trajets vers les différents sites dans un bus tout terrain de sept places. Nous sommes huit et les routes sont en très mauvais état. De plus, les automobilistes ne roulent pas du tout « à la suisse ». Nous sommes tous impressionnés et franchement pas très sereins.

Le premier vol, au bord de ce joli lac, les conditions ne sont pas terribles, donc petit plouf turbulent. Armen, notre guide, nous propose d'aller sur un autre site pour avoir une chance de faire un meilleur vol.

Des paysages à couper le souffle ! (photo : mh)



Sur le chemin, nous découvrons des paysages magnifiques, très secs, des villages assez pauvres et une circulation très mouvementée. Arrivés au volcan (éteint) Gutansar, nous montons dans des petits chemins très escarpés pleins de trous et la poussière envahit le bus : le tout est très agréable ! Arrivés au sommet, l'instant est magique de tous les côtés du volcan avec une vue panoramique imprenable. Nous y avons même croisé un serpent très venimeux.

Les conditions étaient calmes, tout le monde a bien tenu en *soaring* et les plus talentueux ont réussi à partir. L'atterrissage s'est fait près d'un petit village où des enfants nous ont accueillis, très sympa.

Comme la plupart des soirs, nous nous sommes ravitaillés dans une taverne locale, où nous avons très bien mangé et bu pour pas cher.

Jour 2

Nous partons pour la journée, direction Aparan et son sommet à quelques kilomètres. Premier cross (6 km) pour ma part. L'air est turbulent et j'arrive au même village que

deux copains. Je suis donc très contente. Nous sommes remontés sur le même sommet pour faire un deuxième vol pas terrible pour la plupart.

Sur le chemin du retour, Armen nous emmène visiter un petit monastère à une vingtaine de kilomètres d'Erevan, sur une hauteur surplombant la vallée du Kasakh. Le monastère appartient à la deuxième période de développement de l'architecture médiévale arménienne, au 18^e siècle. Derrière l'édifice et à notre grande surprise : un canyon. C'est magique !

Jour 3

Ce matin, nous partons sur un nouveau site qui culmine à près de 3000 mètres. Comme toujours, les paysages sont superbes. Le guide, comme à son habitude, nous indique les astuces du coin. Sur ce site, il faut voler en distance sur le côté de la montagne en restant au-dessus si possible, car en bas il n'y a que des arbres sans endroit où poser. Je m'envole donc comme prévu dans la direction souhaitée mais je n'arrive pas au bout de cette crête. Je pose



Une fine équipe... !!!

donc en haut et essaie de décoller pour arriver à proximité du chemin emprunté par Armen qui va redescendre. Avec un peu de précipitation, j'essaie de décoller dans une mauvaise direction et là, c'est la chute : des bleus aux jambes et une bonne leçon. Après démêlage de mes suspentes, je décolle quand même pour arriver à proximité du chemin dans les cailloux et les épines.

Pour le deuxième vol, nous sommes repartis au volcan où, après 2 heures d'attente, nous décollons sur la face Ouest : petit vol très sympa.

Jour 4

Nous nous levons plus tard car les conditions ne sont pas favorables. Cette fois, nous partons au Sud pour passer le seul vol de la journée car des orages sont prévus dans l'après-midi. C'est un très beau site avec vue à 360 degrés. Incroyable, on voit le mont Ararat au loin. Les conditions sont à nouveau très fortes et les décollages ne sont pas faciles. Nous trouvons des thermiques. Deux pilotes ont réussi à partir en traversant les montagnes. Pour les autres, nous avons posé en plaine en avançant à 3-5 km/h par moment. C'est très turbulent pour ma part et parfois je recule dans certains endroits. Une fois la voile pliée, nous rencontrons des locaux qui nous ont offert des concombres de leur plantation et qu'ils nous ont fait visiter, cool !

Jour 5

Nous retournons au sommet de 3000 mètres mais malheureusement le vent est trop fort pour moi et un gros nuage noir arrive sur notre droite.

Les copains y vont quand même et nous nous retrouvons en bas dans un grand champ où les locaux nous accueillent avec le café et des fruits pour la route. Ces instants sont vraiment touchants pour ces gens qui vivent dans des endroits si pauvres. Les nuages s'étant dissipés, nous remontons au sommet, où les conditions étaient meilleures. J'ai réussi à aller un petit peu plus loin que deux jours auparavant, mais je me suis bien fait tabasser en reculant même par moment ce qui ne me met pas très à l'aise... Nous retrouvons les copains qui ont pu partir sur le village d'Aparan, lieu de rendez-vous. Pour la soirée, nous sommes allés à la Fête de la francophonie à Erevan, la capitale de ce pays que l'on ne connaît pas assez.

C'était très chouette. Le souper s'est donc fait tardivement dans une taverne du centre-ville, où nous avons mis l'ambiance en chantant quelques chansons d'Aznavor. Toujours animés de notre bonne ambiance, nous nous mettons à nouveau à chanter dans la rame de métro, où les gens nous regardent un peu bizarrement en souriant. Tout à coup, les autochtones sortent

leurs téléphones de leurs des poches et nous filment. Une jeune femme sort son violon et commence à jouer, mais nous devons sortir au prochain arrêt. Nous proposons de continuer sur le quai et là, tous les gens du wagon se sont mis autour d'elle pour l'écouter jouer, pour finir sur une mélodie d'Aznavor et nous l'avons accompagnée en chantant et en nous tenant tous par les bras : instant inoubliable !

Jour 6

C'est déjà le dernier jour pour voler. Nous avons prévu la veille de nous lever tôt pour aller au Nord voler sur les dolomites arméniennes. Après une petite nuit, le voyage dans le bus est assez pénible.

Arrivés sur site, tout est bouché et nous ne pouvons pas voler dans cet endroit qui était beaucoup plus vert qu'ailleurs. Dommage !

Du coup, nous retournons sur le sommet de 3000 mètres (celui que je n'aime pas trop étant donné mes aventures...). Pour ce troisième vol sur ce site, j'établis un record de distance, mais je ne parviens toujours pas à arriver à atterrir où nous avions préalablement décidé.

Dernier vol des vacances : nous prenons la direction du volcan, où nous n'avons pas tous volé pour cause de fatigue et vent relativement fort au début. Du coup, pour changer des heures de bus effectuées dans la journée, nous sommes redescendus à trois le long du volcan bien escarpé pour retrouver le petit village en bas et les copains bien entourés des locaux toujours aussi généreux.

Pour la dernière soirée, nous avons fait relativement tranquille et la nourriture était comme à son habitude très bonne.

Pour conclure ces magnifiques vacances, j'ai volé dans des conditions beaucoup plus fortes que par chez nous dans des lieux magiques, pris un peu d'expérience et aussi vécu des instants inoubliables avec des supers gars ! Merci à eux.

Marlène Humbert



C'est l'autoroute au Nid d'Aigle. Forcément, les conditions sont excellentes. (photo : fb)

28

Quand le Maroc devient une très belle pierre précieuse !

Le Maroc ? Un territoire immense ou autrement dit une terre aux nombreux contrastes et surtout un formidable terrain de jeu pour la pratique du parapente. C'est dans cet esprit que l'école Leparapente.ch a mis le cap sur ce pays qui respire (ou transpire...) les bonnes senteurs et qui offre de merveilleuses conditions de vol. C'était du 11 au 20 octobre. Les vols ont été magiques et tous les participants sont rentrés avec un large sourire. Et peut-être l'envie d'y retourner...

Excellent ! Sublime ! Parfait ! Exceptionnel ! Détonnant ! Incroyable ! La liste des superlatifs pourrait s'allonger, mais elle ne suffirait pas à qualifier ce voyage au Maroc, pays aux mille contrastes et aux saveurs envoûtantes.

Il faut bien l'avouer, des quatre expéditions marocaines auxquelles j'ai participé, ce millésime 2018 est de loin le meilleur et le plus ancré dans une tradition de vol que connaît ce

grand pays à un peu plus de trois heures d'avion de la Suisse.

En clair, le Maroc offre de multiples possibilités de s'envoyer en l'air et de connaître des sensations que chaque volatile cherche au gré de ses pérégrinations. L'ingrédient miracle, c'est bien évidemment le vent ! Notre moteur... Notre essence... Sans ce cher ami Eole, l'intrepide parapentiste qui sommeille en nous serait déçu. Et question vent, nous avons été agréablement servis. Juste ce qu'il fallait pour réussir des vols magiques, que ce soit en bord de mer ou en moyenne montagne, à lécher le relief ou à chatouiller le thermique.

Le voyage est réussi pour plusieurs raisons. Il y a d'abord l'organisation : de mon humble point de vue, elle a été excellente, surtout parce que François connaît les bons filons et excelle dans l'art de la maîtrise de la météo. C'est un travail de l'ombre indispensable pour avoir toutes les informations. Il y a ensuite le groupe dans son ensemble pour expliquer

Entre falaise et montagne...

cette belle réussite. Un groupe soudé aux qualités différentes mais homogène en toutes circonstances, même lorsque le vent donne le vertige ou le tournis...

Enfin, *last but not least*, la météo en guise de cerise sur le gâteau. Nous avons en effet été gratifiés d'une météo majestueuse. Du coup, cela a volé tous les jours, pour ainsi dire du matin jusqu'au coucher du soleil, à l'exception du dernier jour, mais ce n'est finalement pas bien grave. Pour résumer, chacun a probablement passé plus de 8 heures sous sa voile à humer l'air chaud marocain et à s'imprégner des somptueux paysages, que ce soit en bord de mer ou lors des quelques vols en montagne.

C'est bien connu et c'est surtout le dicton qui le dit, l'avenir appartient aux gens qui se lèvent tôt. C'est que notre avion est sacrément matinal : 6h25 au départ d'Euroairport. Le rendez-vous a donc été fixé à 3h25 devant l'école. Tous les participants

Raoul charge les parapentes. Faut s'organiser... (photo : fb)

arrivent avec de petits yeux, mais remplis d'espoir et d'envie de découvrir, certains pour la première fois, ce Maroc qui nous tend les bras. Le trajet Euroairport – Marrakech s'effectue sans encombre, certains terminent leur courte nuit sur les sièges peu confortables de notre avion.

Nous retrouvons Ben à l'aéroport. C'est notre guide et aussi notre cuisinier top chef ! Les embrassades sont émotionnelles. Ben est content de nous retrouver. Nous (moi) aussi ! Il a un large sourire ! Il s'affaire pour que notre premier déplacement se passe aux mieux. Direction Agergour, chef Latifa. C'est la patronne d'un gîte fort sympathique que nous connaissons bien et régulièrement fréquenté par des parapentistes. Nous croisons des volatiles français, qui tiennent déjà de grosses théories. C'est l'occasion pour nous de déguster un délicieux tajine avant de nous reposer quelque peu de notre voyage. Le matelas est très dur, mais ça ira très

bien ! Un coup d'œil sur la montagne après un petit somme et hop, on s'en va direction le déco, en 4x4, et parfois il faut improviser tant les chemins sont difficilement carrossables. C'est face, mais ventilé. Et ça va le faire. Premier vol pour tout le monde et les sourires s'affichent sur des lèvres ébahies par tant de beauté. C'est bien parti pour ce Maroc 2018 !

Voler un maximum tous les jours, c'est bien évidemment notre objectif suprême. Pour atteindre le graal, la météo est primordiale. Nous décidons donc de rester un jour supplémentaire à Agergour. Nous spéculons sur une journée festive. Et fête il y aura ! Nous commençons par une session matinale avec, au menu, un concours de finesse (remporté par Pierre-Yves avec sa Koyot 3) et nous visons l'apothéose (pour ne pas parler d'orgasme du volatile... !!!) en fin de journée, voire même en début de soirée. C'est un petit jeu de patience pour dénicher le bon créneau. Il s'agit d'estimer au

mieux les chances de faire péter un bon vol (pardon pour le langage familier...) et profiter pleinement de la restitution et du thermique. C'est magique ! C'est géant ! Certes, cela ne pompe pas forcément des briques, mais c'est suffisant pour effleurer la montagne à distance respectable. On profite un maximum des courants forts pour se maintenir en l'air dans ce décor majestueux. Au loin, alors que le soleil est sur point d'aller faire un gros dodo, on distingue les lumières de Marrakech, ville de 1,5 million d'habitants qui vit à 200 km/h.

Je parlerai quelques instants au présent, parce que ce sera, en fin de compte, mon plus beau vol au Maroc. Il ne s'agit pas ici d'une quelconque forme de narcissisme, mais bien davantage d'une volonté de partager un moment unique, un instant où la pratique du parapente est un rappel épidermique d'une activité jouissive.

Je décolle donc sur le coup de 18h00 et je sens que le coup est jouable. Je sais qu'il s'agit dans un premier temps d'aller à droite du déco pour profiter un maximum du vent qui vient légèrement de... droite. Il faut s'appuyer sur de gros rochers pentus pour s'élever quelque peu. Ce n'est pas gagné d'avance. D'une part, le ciel est bondé de volatiles et d'autre part, le vent à la base des rochers est quelque peu turbulent. Je m'accroche, je respecte les priorités (eh oui, il faut composer avec quelques parapentistes qui ne connaissent pas bien les règles), je lèche la montagne avec ma voile (une Aerodyne Joy, merci Tristan pour le prêt) pour profiter un maximum du vent. Et ça le fait... Le vol est magique !

Je profite pleinement des conditions exceptionnelles pour admirer le soleil. Il va se coucher, mais il dégage encore suffisamment d'énergie pour rester en l'air grâce aux effets de la restitution. Comme l'être humain est dicté par son estomac, je me dis qu'il serait bon de se remplir la panse. Je me dirige donc vers l'atterro, mais mon vario continue de

Vol à Aglou, en bord de mer. (photo : fb)



François au décollage d'Agergour. (photo : cr)

faire « bip, bip ». A l'endroit d'aller se poser, à quelques mètres du gîte, je suis encore à hauteur du déco, soit à environ 800 mètres sol. Je me dis qu'il faut profiter un maximum du panorama. Ce que je fais ! Je me promène dans le coin, je vais à

Et quelles aventures ! Pour connaître de nouvelles sensations fortes, une analyse météo s'impose. François est sur son téléphone portable. Nous nous concertons en toute discrétion. Après avoir pesé le pour et le contre, nous décidons



Ben le cuisinier prépare ses fameuses boulettes à la viande. (photo : fb)

gauche pour admirer une somptueuse villa, je vire à droite pour contempler le village voisin. Cela descend très lentement et je pose finalement dans un vent turbulent de 20 km/h, alors que le soleil vient à peine de tirer sa révérence. Il reviendra demain pour de nouvelles aventures.

d'entreprendre la transhumance direction le sud d'Agadir. Quatre heures de route le lendemain pour espérer connaître les joies du vol en falaise, face à l'océan Atlantique. Le trajet est calme, pas de contrôle de police, ou très peu... Cap Tifnit ! Le vent est léger, alors nous profitons pour gonfler un peu. Raoul

tente le coup. Miracle ! Il effectue quelques allers et retours. C'est magique ! J'y vais à mon tour pour deux petits vols.

C'est déjà l'heure de nous rendre à notre hôtel, chez une certaine Myriam à Aglou en bord de mer. L'accueil est chaleureux. Elle est toujours heureuse de nous voir. Elle nous demande des nouvelles de Jonas (il se reconnaîtra...). Nous prenons la décision de passer les jours suivants dans le coin, avec un pied à terre à Mirleft, petite ville en bord de mer. Le vent devrait être notre allié. Un allié de circonstance. Les jours suivants, nous crapahutons dans le secteur. Aglou pour des vols de falaise, le Nid d'Aigle pour des envolées thermo-dynamiques et Legzira pour du vol de falaise sous la mythique arche. Chacun y trouve son compte.

C'est déjà le compte à rebours. L'avion du retour ne nous attendra pas... Il s'agit de remonter sur Marrakech. Une dernière activité nous attend la veille de notre départ. Objectif : gravir une montagne d'une vallée reculée à dos de mule avec nos parapentes comme bagages. La mule marocaine est très agile. Mais c'est peu confortable pour les fesses. Il nous faudra deux heures à dos d'équidé pour atteindre le déco 1000 mètres de dénivellation plus haut. Et là, patatras ! C'est « cul de chez cul » et qui plus est, fort. Cela sent mauvais... Nous attendons, nous observons et nous devons nous résigner... Nous n'avons plus que les yeux pour pleurer. Nous décidons de rebrousser chemin.

Le séjour s'achève ainsi avec, au bout du compte, un sentiment plus que positif.

Daniel Bachmann

Les participants : François Boillat (GO), Catherine Rais, Benasser Bouadi (guide, cuisinier et ami), Daniel Boillat, Guillaume Juillerat, Gérald Chételat, Claude Gay des Combes, Pierre-Yves Boillat, Raoul Jallon et l'auteur de ces quelques lignes.

On a réalisé un véritable hold up au Stromboli !

Aventure inédite

Fin septembre-début octobre, nous sommes partis deux semaines en Sicile et aux îles Eoliennes pour une « croisière-parapente » à bord d'un voilier de 14 mètres avec Val, Valérie, Olivier, Oli, Raphaël, Hervé et Christian. Navigation, vols, fous rires, franches déconnades, bonnes bouffes, bref, deux semaines de rêve. Mais viiiiiite ! (L'équipage s'en souviendra...).

Nous avons d'abord volé quelques jours en Sicile avec le parrain local du parapente, le sympathique Marco Busetta, qui a été d'une aide précieuse pour être sur le bon site au bon moment et surtout pour les trouver, les sites ! C'est un peu plus compliqué que chez nous, là-bas... Vols sur la mer, au-dessus de la magnifique ville de Taormina ou plouf du soir avec les copains, y'a pire... Ensuite, départ avec les dauphins pour les îles Eoliennes où nous alternerons navigation, rando, apéros et des vols sur le volcan de Vulcano. C'est moins haut et moins chaud que le Stromboli, mais tellement beau !

Puis arrive cette fin d'après-midi où nous nous inscrivons en bonne et due forme sur un beau formulaire pour une rando organisée, accompagnée et encadrée pour le Stromboli et ses 920 mètres et quelques brouettes d'altitude. Avant de partir pour une excursion, c'est bien connu, il faut s'alimenter. Et quoi de mieux que la Gelateria Artigianale Lapillo Gelato pour faire un bon fond ? Rien en fait, c'était parfait ! Après cette petite pause, nous voilà devant l'agence avec pleins d'autres cons en shorts, en train de régler nos casques et d'écouter les derniers conseils du guide. Hé oui, à partir de 400 mètres d'altitude, au Stromboli, la présence d'un guide est obligatoire !

Un bateau comme maison, y a pire que ça ! (photo : fr)



C'est parti ! Nous voilà enfin en route pour le cratère ! Dans la vraie vie, ça vend moins de rêves. On est en file indienne, il y a au moins 100 personnes au-dessus de nous et au moins autant au-dessous... Je n'ose

même pas imaginer comment ça se passe en haute saison...

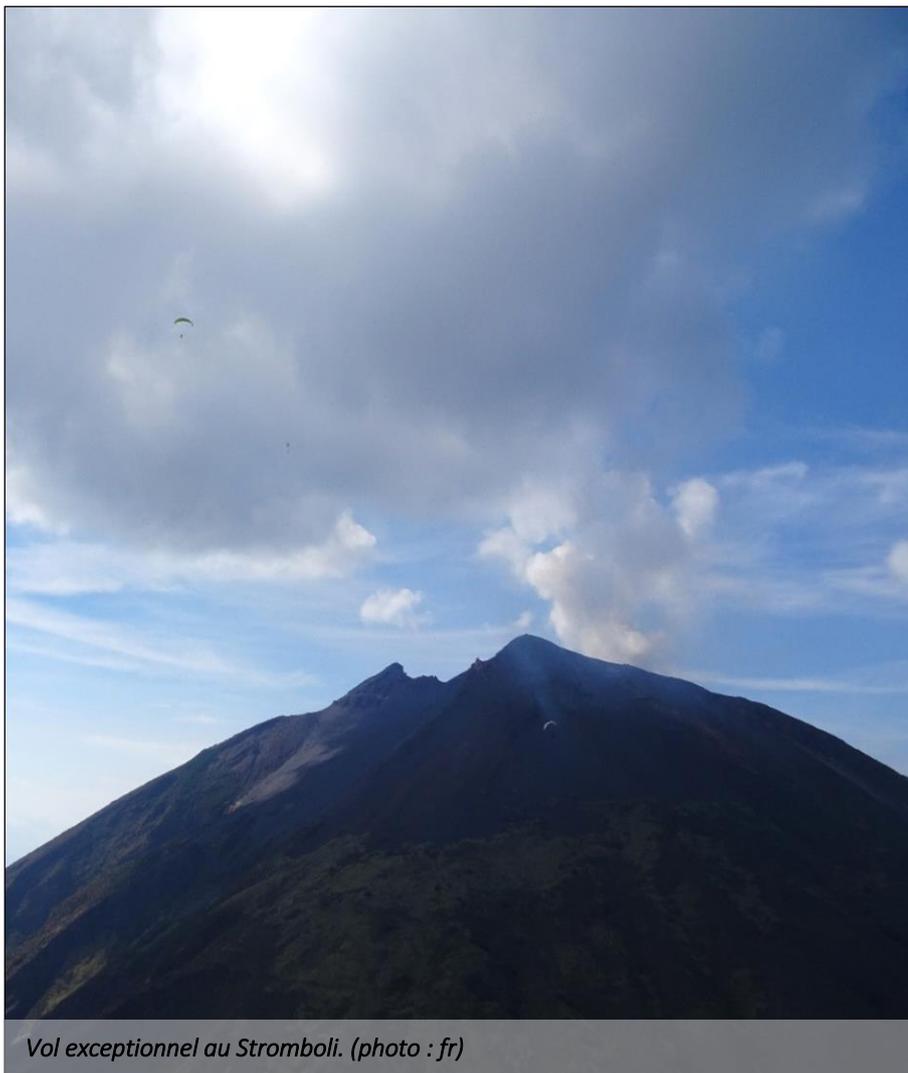
Le guide obligatoire, les interdictions, l'organisation rôdée des milliers de fois, les centaines de touristes, franchement, ce n'était pas



Magique !!! (photo : fr)

très motivant de s'engager dans cette randonnée. Mais on le savait ! Et poser ses fesses sur un volcan en activité, c'était quand même un truc à faire ! Puis, après réflexion, ce

n'est finalement pas si mal que ce soit organisé de la sorte. Au vu du monde qui s'y rend, on imagine aisément les débordements, les prises de risques, les problèmes avec les



Vol exceptionnel au Stromboli. (photo : fr)

déchets... Il y a vraiment Monsieur et Madame tout le monde qui tente cette ascension.

On est une bonne équipe, le guide est content, on dépasse des groupes, on en croise d'autres qui font demi-tour et après deux bonnes heures de montée, on arrive au sommet juste à la tombée de la nuit et c'est magique ! Les explosions se succèdent et je me pose la question de savoir si c'est bien raisonnable de poser ses fesses là-haut... Heureusement, les guides nous rassurent et nous assurent que tout est sous contrôle ! Tout va bien alors !

Après une bonne heure au sommet et une belle session de feux d'artifice, on entame la descente dans un champ de poussière où les pas de course effrénés s'enchaînent !

Mais au fait, une montagne, ça permet aussi de voler non ? Avant d'entreprendre quoi que ce soit, notre guide nous conseille d'aller demander dans une autre agence si c'est possible. On est tout de même dans une réserve ici. De retour au village, on apprend que c'est interdit... mais toléré... Quel beau pays !

Le lendemain matin, en équipe réduite, on reprend le chemin de la veille avec un sac un peu plus lourd. On arrive à la limite des 400 mètres et on est encore dans la brousse... Mais vu que c'est toléré, on va monter encore une centaine de mètres pour trouver un champ de sable avec un léger face. On se pose quelques questions car on est clairement sous le vent météo. Mais... ça va le faire ! On décolle facilement, on profite du dynamique avant de trouver un thermique qui monte fort et qui emmènera certains proches de l'altitude du sommet, avec option nuage de cendre (froide...) sur la voile. C'est clairement un vol incroyable, on n'en peut plus, même Marco n'a jamais volé du Stromboli.

On pose et on se retrouve tous à la plage avec un grand sourire, on l'a fait, trop incroyable ! Pffffff, encore une journée de merde pendant ces vacances !

Fred Racle

Quand les présentations officielles s'avèrent géniales

Sortie au Lac Noir

Je préfère vous avertir tout suite, le compte-rendu ci-dessous ne parle aucunement du déjeuner chez le Raph du vendredi matin, des vols de malades et de la soirée de dingue de ce jour-là. Encore moins du déjeuner du samedi et des vols de ouf du samedi aussi. Vous voilà prévenus, passons au plat de résistance !

Samedi après-midi : deux heures de route pour cogiter et presque regretter mon choix. Voilà que la Claudie a eu une super idée : faire une surprise au Daaaaamien (celui qui vole l'aile insalissable, pas un autre, hein !) et ainsi « se présenter officiellement » aux nombreux amis du dit garçon (ça fait un peu pompeux dit comme cela, j'en conviens !).

Je m'en vais donc dans le canton de Fribourg pour ce qui s'annonce un week-end, euh... palpitant ! Heureusement, je ne me lance pas non plus complètement dans l'inconnue et ma venue est, certes, imprévue mais annoncée aux GO. Suis courageuse mais pas téméraire... D'ailleurs, me suis dégonflée au dernier moment concernant LA surprise : un petit Whatsapp pas très équivoque au garçon afin de ne pas lui faire risquer la syncope... message vite analysé ! Comme quoi les hommes comprennent parfois les sous-entendus et autres allusions tarabiscotées de la gent féminine.

Bref, revenons à nos moutons ! Après quelques lacets dans une magnifique forêt, la vue se dégage et le chalet (Lehmas Bärkli) loué par le club apparaît. Même si la bâtisse est magnifique, on lui tourne bien vite le dos afin de contempler la vue. On ne sait où regarder tellement c'est hyper moche ! Voilà que toute appréhension m'a quittée devant un panorama aussi incroyable. Les premières présentations avec les membres présents sont donc une formalité et je me retrouve bien vite avec une bière à la main, à suivre un

On les aime toujours... (photo : cm)



cours de géographie improvisé dispensé spontanément par Béat, afin de me familiariser avec les reliefs de notre contrée. Le chalet est encore bien vide et silencieux en ce milieu d'après-midi ensoleillé. La plupart des volatiles sont encore en l'air alors que les terriens sont en train de crapahuter, certains non loin du Lac Noir. Toutefois, petit à petit, les voitures émergent de la forêt pour délivrer leurs passagers, tous arborant un sourire aux lèvres. Il semblerait que la journée fut bonne, en l'air ou sur terre !

Les présentations s'enchaînent donc au rythme des arrivées. Afin de profiter d'un coucher de soleil splendide, la table de l'apéro est préparée sur le parking face au plateau suisse, histoire de s'en mettre encore plein les mirettes. Chacun en profite pour raconter sa journée et livrer ses impressions (de vol ou de marche). Il semblerait que certains aient plus transpiré que d'autres, avec un net avantage aux terriens me semble-t-il. Même si un petit nombre de volatiles sont aussi à l'aise sur la terre ferme.

Une fois la nuit tombée, nous nous engouffrons au chaud dans le réfectoire où de bonnes âmes ont déjà tout préparé pour le souper. Les tourneurs de fondue sont déjà au taquet et une bonne odeur de fromage et de champignons cueillis du jour remplit les lieux. Ça tombe bien : on a faim ! Aucun besoin de préciser que la bonne humeur règne, fondue ou pas. S'en suit un buffet de dessert gargantuesque, histoire de vraiment être sûr de ne plus avoir faim pendant trois jours. Petit à petit, la fatigue se fait sentir et les couche-tôt initient le mouvement en direction de la position horizontale, qui en dortoir, qui en bus. Les couche-tard peuvent sans autre adresser un message à la rédaction qui se chargera de le faire paraître dans la rubrique « courrier des lecteurs » d'une prochaine édition, s'ils jugent qu'on ne peut faire l'impasse sur des éléments incontournables de la soirée / nuit !

Dimanche, réveil avec le lever du jour et une vue toujours aussi bluffante. Les lumières de l'aube créent une ambiance un peu irréelle dont



Y a pire comme panorama pour décoller ! (photo : cm)

nous profitons depuis notre lit (merci le Calif !). Peu à peu, les lève-tôt viennent profiter également de ce lever de soleil sur le plateau et les sommets environnants. Nouveau spectacle trop moche... Après un petit déjeuner qui redonne faim à n'importe quel organisme, même les plus récalcitrants, les discussions sur les projets de la journée commencent. Et je me rends vite compte que ce n'est pas simple de planifier sa journée quand on est un volatile, vertébré ou invertébré ! Entre la météo, le vent, les envies de chacun, le temps de déplacement, l'accessibilité du déco et bien d'autres paramètres que j'oublie, les discussions devant le chalet s'éternisent. Pas grave ! La vue est toujours aussi belle. Pour certains, il est toutefois temps de dire au revoir et de tracer la route en direction du Jurrrrrrra (enfin, c'est ce qu'ils nous avaient dit en partant). Pour les autres, la décision est prise : ce sera Charmey ! Que ce soit pour y marcher, y voler ou les deux ; chacun devrait y trouver son compte. Nous nous retrouvons donc au sommet de la télécabine à Vounetse (j'ai dû chercher

dans Google Map...) pour un café en terrasse. Les plus impatientes sont déjà allés déplier leur aile afin de profiter des conditions clémentes de ce milieu de journée. Les places sont chères au déco ! Entre les libéristes jurassiens, les fribourgeois et les élèves des écoles de la place (et les beuses de vaches), j'ai de la peine à me repérer dans ce qui m'apparaît comme un beau bordel. Pourtant tout le monde prend son envol sans souci (ou au moins à mes yeux de novice). Certains décident de tracer le ciel afin d'aligner les kilomètres alors que d'autres préfèrent s'amuser au-dessus de Charmey.

Quoi qu'il en soit, la vue offerte est spectaculaire : d'un côté le dernier rempart des Préalpes avec le Plateau et notre belle chaîne du Jurrrrra en arrière fond ; de l'autre, les prémices des Alpes avec notamment la chaîne des Gastlosen en avant-plan. Toute l'après-midi, les décos s'enchaîneront au sommet, histoire pour moi, d'observer et de profiter des conseils avisés de mon pilote, le tout affalés dans l'herbe, histoire de profiter un max des rayons du soleil, avant de goûter aux joies d'un vol en

biplace de dingue. Même la famille Schori a trouvé un dogsitter et s'est dit qu'il faisait décidément trop beau pour rentrer si tôt au Jurrrrra. Du coup, pendant que papa nous rejoint dans les airs, le reste de la famille goûte aux bulles du centre thermal en contrebas. Après avoir profité de ces magnifiques conditions de vol (d'après plusieurs avis

convergeants d'experts, ce n'est pas moi qui le dit !), une partie du groupe se retrouve autour d'une meringue double-crème, histoire de garder dans l'estomac quelques souvenirs fribourgeois, puis il est temps de tracer la route, direction la maison.

Voilà un petit compte-rendu d'une demie-terrienne encore presque inconnue au bataillon jusqu'alors. Pour les plus avides de détails techniques et qui se sentiraient un poil frustrés à la fin de cet article, merci d'adresser vos doléances à l'adresse mail : drive.damien@bluewin.ch. Le destinataire se fera un plaisir de vous livrer tous les aspects parapentesques que je n'ai su vous délivrer.

Un grand Merci à vous tous pour votre accueil et votre bienveillance ! Et un gros *big up* aux GO Raph et Vincent Chenal !

Claudie, a.k.a. la copine au Daaaaamien, ou la sœur à l'Oli Moser (prononcer môôôôzrrrr)

P.S : cet article a été écrit sous la contrainte. Si vous le lisez, prière de venir me délivrer !!!



Le V de la victoire pour « Le Jaune », qui vient de réussir ses examens d'instructeur.

« Le Jaune », c'est avant tout l'histoire d'une belle passion !

Au nom de *La Plume*, j'ai l'honneur de partager avec vous l'interview vérité de Jonathan Jolidon – dit « le Jaune ». C'est un jeune homme de 41 ans, marié, père de trois enfants, domicilié depuis toujours à Moutier et depuis peu détenteur du titre d'instructeur de parapente.

Parcours professionnel : après un apprentissage en tant qu'employé de commerce, Jonathan continue par une formation de trois ans au sein de La Poste en tant que « postier ». Passionné par la nature, il passe un brevet fédéral de Spécialiste de la Nature et de l'Environnement qui le conduit dans le milieu forestier où il exercera pendant 15 ans. En 2016, à

la suite d'une reconversion professionnelle, le Jaune retourne à ses racines d'employé de commerce. S'ajoutent à son *curriculum vitae* un diplôme de plieur de parachute de secours et d'instructeur de parapente.

Quand et pourquoi as-tu commencé le parapente ?

Jonathan a toujours été attiré par les sports individuels liés à la nature. A force de regarder une partie de ses amis voler à Graitery, il commence dès que Toni et Léo ouvrent l'école Pilot-Para en 2011. Il fait partie des premiers élèves et ne tarde pas à obtenir sa licence de pilote pour voler de ses propres ailes. Jonathan a toujours soif d'apprendre et obtient son brevet de pilote biplace en 2015. En tant que pilote professionnel, il peut

Interview vérité

faire découvrir sa passion à monsieur et madame tout le monde, mais également à son épouse et ses enfants.

Début 2017, il rejoint l'école Pilot-Para de Morane Montavon en tant qu'aspirant instructeur, pour finalement obtenir le Graal d'instructeur en octobre 2018.

Quel a été ton parcours jusqu'au titre d'instructeur ?

Pour se lancer dans cette formation, il faut déjà répondre à quelques critères dont : avoir son brevet de pilote depuis 12 mois, être majeur ; avoir suivi un cours de secouriste niveau 1 IAS ; passer l'examen théorique « aspirant » et le cours de base « pédagogie ». Le Jaune n'oublie pas de préciser que les cours théoriques reprennent bien les cinq matières à

assimiler pour l'obtention du brevet de pilote, mais ... sous forme bien plus approfondie ; fini les questions à choix multiples. Une solide compréhension du matériel d'apprentissage est donc indispensable, sans oublier que le cours de base pédagogique dure cinq jours. Voilà, une fois le titre d'aspirant en poche, on passe à l'étape suivante... Il y a à nouveau toute une série de critères à respecter, je vous laisse consulter les directives de la FSVL pour plus de détails, mais cette formation se compose, brièvement, de cours et d'un examen théorique, ainsi que d'un examen pratique. Ce dernier n'est pas nécessaire si l'on est déjà détenteur d'une licence biplace 3, sinon il faut passer l'examen pratique « vols solos ». La partie « pédagogie » regroupe beaucoup d'éléments dont : des entraînements sur le terrain ; développer des exercices ; guidage radio ; etc. et également des rencontres telles que celle avec le pilote professionnel Claude Thurnheer. Il faut aussi engranger 30 journées d'enseignement au sein d'une école, dont au minimum deux dans une autre école – on doit être capable de gérer des élèves en pente école ; lors du décollage et des grands vols. Sans oublier que tous les cours sont organisés entre Lausanne et Bex ; compter plus de 30 déplacements afin de tout boucler. Pour terminer, l'examen final... 7 h pour la partie théorique et une journée pratique à organiser seul ou avec d'autres candidats. Jonathan s'est associé à deux autres pilotes de Suisse romande. L'examen a eu lieu sur le site de



Le parapente, selon « Le Jaune », c'est avoir du plaisir et d'en donner aux autres.

Charmey ainsi que dans les locaux de l'école de parapente Anemos. Félicitations !!! Jonathan a obtenu le meilleur résultat dans la discipline « météo ».

Quel est ton plus beau souvenir jusqu'à aujourd'hui ?

Le Jaune est un passionné et il aime chaque moment passé dans les airs, tous ses vols sont des moments inoubliables. Ses premiers petits vols à Vicques resteront mémorables, tout comme son premier grand vol, des *soarings* de bord de mer en Sardaigne ou un magnifique vol effectué lors d'un voyage en famille au Sri Lanka au milieu des montagnes sauvages.

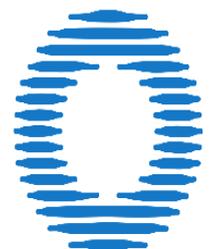
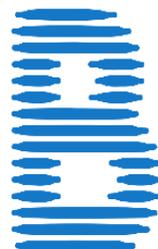
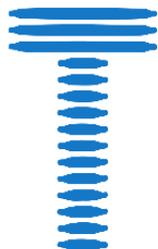
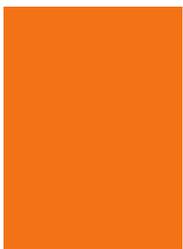
Un petit mot pour la fin ?

Jonathan a beaucoup de beaux projets, mais il se réjouit d'ores et déjà de pouvoir transmettre sa passion... Ce qui n'est pas toujours simple. Il

faut être bien organisé, on est dépendant de la météo et élément non négligeable, il n'est pas toujours simple de faire voler les gens, surtout lors des premiers vols : on ne comprend rien à la troisième dimension, les émotions nous submergent tellement que c'est magnifique de voler et on ne comprend pas toujours ce que l'instructeur nous dit à la radio...

Bref, vous l'aurez compris, le parapente est non seulement une passion, mais je dirais même une vocation ! Il faudra seulement respecter une règle d'or : « garder un peu de temps libre pour soi-même et sa famille ». Encore toutes nos félicitations à notre super Jaune pour l'obtention de sa licence d'instructeur !

Propos recueillis par
Nicole Siekmann



INFORMATIQUE • COPIEURS MULTIFONCTIONS

Martial Geiser - m.geiser@tibo.ch