



LA PLUMIE

Décembre 2020

Décès d'Etienne Chavanne
Hommage à un ancien président du VLJ

Saison 2020 de cross
On a presque atteint les 200 km !

Se remettre à voler après un accident
Entre doutes, questionnements et peurs...

Découvrir une autre région
La Lenk offre de belles possibilités de voler

Journal interne du Club Vol Libre Jura, www.vollibrejura.ch
(Deux numéros par année)



Editorial signé Alexandre Constantin, Ancien président VLJ

Salut les spatzi !

Alors aujourd'hui, j'ai pris le crayon qui est souvent tenu par notre courageux président Fonzi. Je pense qu'un peu de répit cette année ne lui fera pas de mal !

Il y a quelques années déjà, je portais la casquette de président du VLJ. Mais jamais nos comitards et moi n'avons eu une année aussi mouvementée, triste et difficile à surmonter.

Notre bien cher Fonzi m'a d'ailleurs glissé à l'oreille ceci : «*Si j'avais pu passer directement de 2019 à 2021, j'aurais signé sans hésiter !!! (Quelle merde...)*»

Et c'est vraiment peu dire...

Je ne regrette pas ma place dans ces circonstances.

Il n'y a pas que ce satané virus qui nous aura secoué cette année. Le printemps à peine entamé que nous perdons déjà un membre emblématique de notre club... «Le Béat» nous a vite mis au parfum de cette saison compliquée. C'est à quelques jours près d'un semi-confinement extraordinaire qu'il a pris son dernier envol. S'ensuit une période glauque, tendue et controversée faite de recommandations de rester au sol durant plusieurs semaines. Cette période aura fait couler beaucoup d'encre, de pixels, de *smileys* sur les réseaux sociaux et autres groupes *Whatsapp*... Elle a divisé plus qu'elle n'a soudé les rangs. Mais tous les avis sur le sujet sont défendables et libres d'expression. Il faudra en retenir que notre capitaine et ses moussaillons n'ont pas toujours, et de loin, la tâche facile. Personnellement, j'ai préféré être à ma place qu'à la leur pour prendre les décisions qui ne pouvaient de toute manière pas faire le bonheur de tous, quelles qu'elles soient. Merci à eux d'avoir fait ce qu'ils ont jugé nécessaire, selon les recommandations de la FSVL entre autres.

Aujourd'hui, je pense que les tensions liées au sujet ont disparu pour laisser place à la petite binche d'après-vol... ! Et c'est bien le principal.

Durant cette période, certains n'ont pas manqué d'imagination. Je pense notamment à Raph et Oli qui en ont profité pour (re)découvrir notre belle Ajoie, mais uniquement à pied cette fois. D'autres en ont profité pour faire réviser leur matériel ou pour faire un peu de tri dans leur local de delta par exemple. Une fois la situation pratiquement revenue à la normale, nos spatzi ont sauté sur l'occasion pour faire péter les compteurs ou simplement retrouver le rêve d'Icare ! Youhouhouuuu comme ça fait du bien !!!

Mais tout ne s'est pas passé sous un soleil radieux.... Il y a eu des annulations, à l'image de la sortie de l'Ascension dans le Piémont.

Mais cela n'empêchera pas nos zoiaux de profiter de la moindre fenêtre de vol. La courte saison passe et c'est en fin d'été qu'un nouveau drame arrive encore... C'est Oli qui va nous quitter, aux côtés de ses amis, après un vol dans les Alpes valaisannes, qui n'avait pas besoin de cela pour être mémorable... Mais quelle triste année nous vivons. Encore un membre actif et dévoué qui s'en va brusquement. 2020 laissera des séquelles malheureusement fort longtemps dans notre club VLJ et ailleurs aussi, évidemment. Nos deux oiseaux disparus ont bien mérité qu'on leur dédie à chacun une *Plume* extraordinaire, relatant leurs exploits et leurs travaux au sein de notre passion commune. Commune, c'est ce qu'il faudra retenir encore de cette année si spéciale. Nous sommes et restons avant tout un Club qui nous réunit du mieux possible dans notre passion commune. La vie, c'est comme un long vol. Certains prennent un mauvais départ, d'autres volent comme des fusées alors que d'autres profitent du paysage. Et tous n'arrivent pas au goal... Enfin si, mais pas toujours avec le record de kilomètres...

Le principal est d'avoir fait un bout du vol ensemble.

J'aurais pu terminer cet édito là-dessus, mais il y a encore deux ou trois bricoles à dire.

À noter le nombre incroyable de bobos plus ou moins graves qui sont survenus à certains d'entre vous. Le bilan, déjà lourd, aurait pu l'être encore davantage. Peut-être avons-nous deux nouveaux anges-gardiens qui veillent sur nous ?

Alors pour remonter un peu le moral des troupes, vos dévoués plumistes, appuyés par leur « éditospatzi » Daniel, vous ont concocté une nouvelle *Plume* de derrière les fagots !

Alors que tu sois à ta pause boulot, sur ton canapé ou sur ton trône, profite pleinement de cet exemplaire tout aussi beau et riche que les précédents numéros. Il aura fallu un peu d'imagination à nos plumistes pour vous proposer parfois des sujets un peu décalés, au lieu des récits et autres sorties qui ont été annulés cette année. J'en profite encore pour remercier notre comité et son capitaine, ainsi que les nombreux spatzi de l'ombre qui travaillent sans compter et permettent ainsi de faire perdurer notre passion commune, le vol libre.

Alors merci à vous de nous lire et surtout bon vol.

Volez aussi loin que possible, mais aussi prudemment que nécessaire...

Lalex « Créminospatzi »
(en vol lent depuis quelque temps) n ?

Etienne Chavanne : une sortie par la grande porte pour un grand monsieur du vol libre

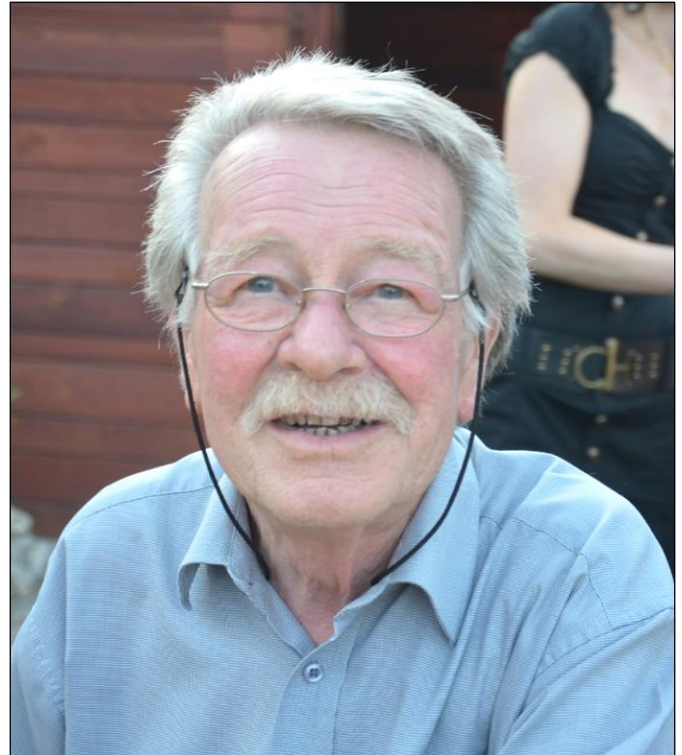
C'est un ancien membre du VLJ qui nous a récemment quittés après avoir lutté avec force, courage et détermination contre la cruelle maladie, celle qui ne laisse que très peu de chance lorsqu'elle décide de s'en prendre à vous. Il avait 83 ans et il s'en est allé le 19 octobre dernier chez lui, à Moutier, rejoindre le monde du repos éternel. Pour le Club, c'est une immense tristesse. C'est surtout un énorme chagrin pour tout son entourage. En premier lieu pour son épouse Béra. Etienne et Béra ont eu deux enfants, Philippe et Claude. Philippe, l'aîné, a même été contaminé par le virus du vol libre transmis par son père Etienne. Il a fait du delta durant 15 ans et s'adonne depuis de nombreuses années au parapente. Et puis, il y a les petits-enfants, au nombre de cinq : Aurélie (elle vient de passer son brevet de parapente en Valais), Marc, Noémie, Robin et Pauline.

Etienne Chavanne est né à Glovelier, mais c'est à Moutier qu'il a passé la plus grande partie de sa vie. Il y était établi depuis 1963. C'est dire... Architecte de profession, il a mené tout au long de sa carrière de nombreux projets d'envergure. C'est son épouse Béra qui nous a transmis tous ces renseignements. Il avait le numéro FSVL 224, comme quoi Etienne Chavanne a été un précurseur dans le monde du vol libre et du delta exclusivement. Très engagé dans le Club, il a été président pendant quatre ans, moniteur de l'école du club durant plusieurs années, instructeur et expert de la FSVL.

Etienne Chavanne s'en est allé avec les honneurs et tout le mérite que le Club Vol Libre Jura lui doit. Il rejoint ainsi le paradis merveilleux des as du vol libre. Il rejoint en ce sens d'autres illustres membres du VLJ qui l'ont accueilli à bras ouverts pour échanger des propos sur leurs expériences de vol. Pour Etienne, c'était une autre époque. Pour nos amis disparus en cette année 2020, et on pense à nos amis Béat Howald et Olivier Moser, les circonstances étaient différentes.

Pour mieux cerner Etienne Chavanne, *La Plume* a pris contact avec Pierre Liechti, aujourd'hui établi du côté de Chez-le-Bart, dans le canton de Neuchâtel. A 80 ans, il vole toujours en delta et c'est surtout lui qui avait fondé le Club Delta Jura dans les années 70. C'était un pionnier ! Voici son témoignage :

« J'ai connu Etienne en 1972. C'était à Grandval. Je réalisais à cette époque mes premiers vols. J'étais en quelque sorte le meneur de l'équipe. J'avais acheté une voile et le jour où on a vu que cela volait, Etienne est venu nous dire bonjour. Il était très intrigué par cette machine. Il est arrivé dans une tenue professionnelle très classe, étant donné qu'il était architecte et qu'il avait des rendez-vous



3

après pour son boulot. Je n'osais pas le tutoyer. Je lui ai alors demandé s'il voulait essayer le delta parce qu'il était très intrigué par cette machine. Après plusieurs hésitations, il a finalement dit oui, mais je lui ai dit de faire attention parce qu'au bas de la pente, il y avait des bouses de vaches. Il a essayé et il a terminé à plat ventre, tout crotté, mais en ayant volé sur quelques mètres. J'ai vu dans ses yeux que la magie s'opérait. Et c'est très rapidement devenu un grand mordru. Nous étions un groupe de quatre : Jacques Oriet, Didier Monbaron, Etienne et moi. Etienne était un homme brillant, toujours très humble en toutes circonstances. Il ne se mettait jamais en avant. S'agissant de la technique de vol, il me disait souvent qu'il ne comprenait pas très bien la technique. Et une fois, il est venu vers moi pour me dire qu'il avait probablement compris comment maîtriser toutes les astuces pour réaliser de jolis et longs vols. Et depuis ce moment-là, il s'est fait l'auteur de vols extraordinaires. J'ai eu la chance de vivre les débuts du delta en Suisse avec Etienne et c'était une période extraordinaire. Je crois qu'Etienne a fait vingt-cinq années de delta. Je me souviens très bien d'un vol sublime au départ de Graiterie. Nous étions côte à côte au-dessus de Moutier et nous nous parlions. Nous nous disions alors que nous avions une chance incroyable de pouvoir survoler cette ville en toute liberté ! »

Etienne, repose en paix !

Propos recueillis
par Daniel Bachmann

Photo de « une » : la magie du Nid d'Aigle marocain...

Décidément, *La Plume* n'est pas qu'un simple journal de club régional. Avec ce cliché de « une », il devient carrément international. La preuve avec cette superbe photo prise par notre secrétaire Valérie Groux lors d'un voyage au Maroc le printemps dernier, juste avant le confinement.

Endroit : le Nid d'Aigle, spot magnifique qui offre de très belles possibilités de vol. Depuis qu'il a été repris par une ressortissante belge, le Nid d'Aigle est devenu un lieu classe pour tous ceux qui aiment la glisse aérienne le long de la montagne en face de l'océan Atlantique. (db)

4

Remerciements

Aux plumistes : Alexandre Constantin (l'éditorial), Damien Charmillot (les décors de la Terre Sainte), Roman Kowalczyk (la saison de cross), Julien Gogniat (les Championnats de Suisse, vol exceptionnel au Niesen et le « non volant »), Xavier Berdat (la Transjurassienne), Basile Charmillot (delta), Valérie Groux (reprendre le vol après un accident), Raphaël Seuret

(les petits potins, debriefing des accidents et découvrir La Lenk), Daniel Bachmann (les petits potins, les éclopés de la saison 2020 se remettent et les archives de *La Plume*), Nicole Siekmann et Matou (l'interview vérité Vincent Rebetez, dit aussi l'Odon).

A **Martial « Matou » Geiser**, pour l'impression de cette édition.

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

A **Xavier Berdat**, pour l'ultime relecture attentive.

Aux fidèles **membres du Club**, qui ont participé à la mise sous pli de cette édition dans la joie et la bonne humeur.

A l'agenda 2021

Samedi 30 janvier 2021 : assemblée générale du Club Vol libre Jura, au restaurant « Chez la Dette », à Bassecourt (anciennement le Restaurant du Jura, vers l'Eglise), dès 17 h. Voir la convocation.

Vendredi 12 mars 2021 : conférence de Catherine Baron sur la gestion mentale au Centre Saint-François (dès 20 h). Elle est ouverte à tous les membres du VLJ.

Du jeudi 13 au dimanche 16 mai : sortie du Club VLJ dans le Piémont. D'autres informations suivront en temps voulu.

Du vendredi 18 au dimanche 20 juin : Jura'ltitude XC. Tous les renseignements sur www.juraltitude.ch.



Olivier Moser

*Vous nous avez
si bien entourés,
du fond du cœur
MERCI*

Dans tous les petits recoins de la Terre Sainte

Les échos des décors

La Plume poursuit sa série sur les différents décors de notre région. Nous avons la chance de pouvoir disposer de nombreuses places de décollages et d'aires de jeu pour vaquer à notre activité favorite et tous les renseignements sont bons à prendre pour se mettre en l'air en toute sécurité. Damien Charmillot nous fait découvrir quatre nouveaux sites, tous en Terre Sainte : La Machine à Coudre, Mervelier, Le Champre et Vicques.

Tous les sites cités que vous allez découvrir ne figurent pas parmi les plus fréquentés du Club et ne sont pas réputés pour être les plus gros sites de cross, mais ils ont un petit charme en plus et peut-être un potentiel inexploité jusqu'à présent (à l'exception sans doute de quelques pilotes qui ont déjà bien crapahuté depuis les hauteurs de la Terre Sainte). A vous de changer la donne !

Machine à Coudre

Coordonnées : 47.370606 N – 7.513696 E.

Dénivellation : 270 mètres.

Ce site vit quelque peu dans l'ombre de ses frères jumeaux que sont La Pierreberg et Delémont mais il en vaut le détour.

Parking : vers l'école de Montsevelier, beaucoup de place à dispo et évidemment pas d'horodateur. L'atterrissage se situe à quelques mètres de là.

Pas beaucoup de place pour les voitures au déco, donc veiller à bien remplir les véhicules.

Atterro : près du verger au Nord de l'école, attention en cas de vent soutenu, aux turbulences mécaniques créées par l'immeuble voisin et la butte de l'école.



Le site de la Machine à Coudre permet de jolis vols en soaring entre Montsevelier et Delémont lorsque les conditions de vent sont bien installées. (db)

Viser un champ fauché par-là autour va aussi très bien, il y a beaucoup de place.

Manches à air, balises, webcams : rien au déco, pas de manche à air non plus à l'atterro.

Dangers, interdictions, grognon : attention à la TMA, on est sous la zone à 1750 mètres maximum (si TMA HX active) comme tous les autres sites décrits dans cette édition.

En cas de vent Sud-Ouest, attention à l'effet Venturi dans la combe sur la gauche du déco, il ne ferait pas bon se faire pousser derrière. Site Sud, donc attention au foehn.

Les gens de Montsevelier sont très gentils et il n'est pas rare qu'après avoir posé l'on soit invité à boire le verre de l'amitié.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : il faut décoller depuis le haut du pâturage si possible tout à l'Est.

Site Sud, thermique, volable dès les premières heures si le vent est bien face.

Il est préférable d'avoir une bonne brise dans le nez avant de partir, sinon le plouf est vite arrivé.

Meilleur dès la mi-journée ou lorsque le vent a décidé d'être bien orienté et laminaire.

Les conditions parfaites ne se présentent malheureusement pas souvent car il faut, comme à La Pierreberg, du vent plein Sud.

Cross ou comment partir : après le décollage, tourner à droite ou à gauche selon ton *feeling*.

Si les conditions sont bonnes, un thermique devrait rapidement venir te saluer. Observe bien les oiseaux pour te laisser guider.

Pas connu pour être un site de cross hors pair, il a déjà bien fonctionné même en plein hiver, en *soaring*, avec des vols allant jusqu'à Delémont aller-retour...

Transport / navette : de bons sentiers mènent au déco. Accès tout proche en voiture.

Au cas où ça ne vole pas, il est possible de suivre la crête à pied jusqu'à Courroux ; c'est magnifique (3h de marche) !

Buvettes : une glacière dans un coffre de voiture est une bonne option...

Mervelier (Le Montcé)

Coordonnées : 47.348955 N – 7.511899 E.



Mervelier : il est primordial de bien piloter droit dès l'envol. (db)

Dénivellation : 190 mètres.

Parking : l'idéal est de laisser son véhicule devant le réservoir de Mervelier ou juste avant la sortie du village (dernière rue à gauche). Il y a quelques places de parc publiques. Evite bien sûr d'encombrer l'accès aux champs ou même de parquer dans ceux-ci.

Atterro : vers la sortie du village de Mervelier en direction de Montsevelier en fonction des cultures ou alors au terrain de foot. Il y a énormément de place partout.

Manches à air, balises, webcams : le site est bien équipé ; tu peux appeler la balise du Club au +41 79 382 36 34 pour avoir toutes les indications sur le vent du moment. Attention cependant, les données sont exactes à partir du moment où le vent est orienté Ouest. La girouette de la balise est située dans le champ du décollage, juste au-dessus du terrain d'envol. Il y a une faveur au déco et en général des drapeaux vers les premières maisons du village pour l'atterro.

Dangers, interdictions, grognon : la sortie est assez étroite et il faut compter avec une ligne à haute tension du côté droit sur toute la longueur de la sortie. C'est très important de bien contrôler son aile lors du gonflage et lors de la sortie, il est préférable de ne pas s'asseoir tout de suite dans la sellette. Laisse une bonne distance entre la ligne électrique et l'endroit où tu prépares ton aile.

Le vent de travers peut jouer des tours, c'est d'autant plus important d'attendre la bonne phase en observant le mouvement des arbres.

Comme le site est fréquemment utilisé par vent fort, il faut cependant veiller à ne pas s'aventurer trop à l'arrière du décollage sous peine de terminer son vol accroché à un arbre.

Il y a déjà eu des « arbrissages » et des pilotes qui ont mis du temps, même accéléré avec des ailes rapides, pour revenir à l'atterro...

Attention aussi à l'effet Venturi dans les combes de chaque côté du Pain de Sucre (montagne située au Sud du décollage).

Il est possible tout de même de poser quasiment partout derrière le village de Mervelier en cas de perte d'altitude, sauf si l'on passe au Sud de la route de la Scheulte (pas d'atterro possible au pied du Tchaitelat) et zone en général très turbulente avec une ligne à très haute tension à passer.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : le site de secours par excellence à partir du moment où c'est trop fort à Montmelon. Il y a cependant certaines fois où le vent ne rentre pas... Ou alors il forçait lorsque l'on est en vol, apprenez d'ailleurs à vous méfier du vent d'Ouest qui est capricieux...

Sinon, avec de bonnes conditions, c'est le site de *soaring* d'Ouest par excellence, il est tout à fait possible de rester des heures à jouer dans le vent.

Cross ou comment partir : il faut composer avec un brin de chance

pour partir ; le site n'a pas la vocation d'être un *spot* de cross, mais il est possible de grimper dans une belle bulle et de poursuivre au Sud au-dessus de la croix du Tchaitelat, passer sur le Montaigu et finalement s'appuyer sur le Raimeux, il faut évidemment un peu de tendance Nord pour réussir cela.

Transport / navette : déco facilement accessible en 25 minutes à pied. Il est aussi tout à fait atteignable en voiture en passant par le village de Montsevelier.

Buvettes / après vol : n'oubliez pas la glacière...

Le Champre

Coordonnées : 47.349016 N – 5.528940 E.

Dénivellation : 460 mètres.

Parking : cela dépend d'où l'on pense poser, car le site permet un atterro à Mervelier ou à Montsevelier. Pour Mervelier, voir le détail du site répertorié plus avant.

Pour Montsevelier, il n'y a pas de place officielle. Le mieux est de laisser sa voiture au pied de la montagne au début de la forêt. Il est possible de poser par-là, attention toutefois à la déclivité du terrain lors de l'atterrissage.

Atterro : idem que celui de Mervelier ou au pied de la forêt côté Montsevelier dans un champ fauché.

Prends garde à ne pas te mettre sous le vent du Montcé lors de ton approche.

Manches à air, balises, webcams : pas super équipé pour le déco, tu peux appeler la balise de Mervelier au +41 79 382 36 34 pour avoir les indications sur le vent, mais la balise est au-dessous de toi, cela signifie que les indications sont valables pour le bas de la vallée. La balise est située dans le champ du décollage de Mervelier, donc au-dessous du décollage du Champre.

Dangers, interdictions, grognon : pas de grognon hormis le toutou de la ferme du Champre qui fait du bruit mais n'est pas féroce.

Déco un peu scabreux situé dans un pâturage à vaches, donc pas mal de



Le Champre : attention à la nature cabossée du terrain pour décoller. (mm)

trous et quelques gros cailloux, il faut tout de même grimper assez haut pour assurer le décollage. Toujours la TMA à 1750 mètres.

En décollant direction Mervelier, attention à l'effet Venturi entre le déco de Mervelier (le Montcé) et le Pain de Sucre.

En décollant en direction de Montsevelier, fais attention de ne pas te retrouver sous le vent du Montcé. Il ne faut donc pas gratter trop longtemps devant la ferme du Champre au risque de te retrouver trop bas et arriver dans les rotors pour aller poser.

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : le site orienté Nord-Ouest te laissera admirer le paysage avec la vallée de Laufon et la ville de Bâle en arrière-plan.

Convient bien en fin d'après-midi. Généralement peu thermique, mais nous avons pu, tout dernièrement, faire un magnifique vol *soaring* en biplace devant le déco. Comme quoi il y a des trésors à découvrir au fond de la Terre Sainte...

Il est aussi possible de rejoindre le Pain de Sucre de Mervelier et de là, crapahuter sur le fond de la vallée.

Cross ou comment partir : après le décollage, prendre à gauche en passant au-dessus de la ferme du Champre, longer la forêt et trouver un thermique.

Si le haut de la montagne n'est pas assez généreux, il faut filer sur le Pain de Sucre ou sur le Montcé, à

partir de là tu dois pouvoir un peu te balader.

Le site n'est pas réputé pour le cross, mais de jolis vols sont possibles.

Transport / navette : c'est le même chemin que pour accéder au Montcé, mais il faut continuer tout droit sur la route goudronnée au lieu de tourner à droite sur le chemin blanc. Accessible en voiture avec un chemin asphalté.

Il convient de demander au paysan du Champre s'il est possible de laisser la voiture vers sa ferme (peu de place). Ensuite une marche assez raide de 10 minutes te fera arriver au décollage.

Buvette : les bars et restaurants que tu trouveras en redescendant le Val-Terbi.

Vicques

Coordonnées : 47.366153 N – 7.426004 E.



Le site de Vicques est principalement utilisé pour la formation des élèves. (db)

Dénivellation : 160 mètres.

Le site est principalement utilisé à des fins de formation par les écoles de la région pour les premiers petits vols.

Il a l'avantage d'être facile à décoller et à poser. La vision sur l'atterro est garantie du début à la fin.

Parking : laisser sa voiture vers les deux arbres en milieu de ligne droite

après la piste des avions modèles réduits.

Atterro : la piste des avions modèles réduits, si elle n'est pas utilisée par leurs membres, sinon de vastes champs sont à disposition tout autour.

Manches à air, balises, webcams : pas équipé, le site orienté Sud-Est est principalement utilisé le matin par brise de pente.

Dangers, interdictions, grognon : pas de danger particulier si ce n'est de ne pas décoller sous le vent (l'impression de vent de face peut arriver par vent du Nord ou Nord-Ouest).

Conditions, orientation, heures idéales pour voler : site Sud-Est, comme énoncé plus haut, à utiliser principalement le matin par brise de pente.

Cross ou comment partir : si tu pars en cross de là, tu mérites le prix Nobel de la ténacité et de la patience...

Transport / navette : il y a parfois

une école, s'il lui reste de la place dans le véhicule, elle sera toute contente de t'accueillir.

Accessible à pied car la route est interdite aux véhicules motorisés.

Buvette : un bar et un restaurant à Vicques devraient pouvoir assouvir ta soif !

Joris Lardon roi de la saison chez les parapentistes

La saison de cross

En début d'année, les choses se présentaient plutôt bien pour la saison de cross avec des marches et vols organisés ici et là pour se renforcer les jambes parce qu'à partir du mois de mars il ne serait plus question de marcher mais bien de voler et d'aligner les kilomètres en l'air.

Du coup, dès le printemps, les muscles des jambes commencent à fondre comme neige au soleil. Malheureusement, cette année, rien ne s'est passé comme prévu, une sphère couronnée plus petite qu'un grain de sable est venue semer la pagaille dans notre quotidien. Qui aurait pu dire qu'une si petite chose, invisible à l'œil nu, puisse mettre des bâtons dans les roues à un système élaboré par la soi-disant espèce animale la plus évoluée sur terre. Bref, notre gouvernement a pris des mesures pour faire face à cette terrible menace et interdit toute activité non indispensable au bon fonctionnement de notre société. Pour cela, les vols ont été interrompus et la saison de vol tronquée de la majeure partie du printemps.

Ajustement provisoire du règlement

Bien que les vols aient repris progressivement lors du déconfinement et que tout n'était pas forcément clair pour tout le monde, notamment la reprise de la compétition en Suisse et dans le monde qui ne s'est pas faite aux mêmes dates. Après acceptation du comité et en accord avec la décision prise du conseil d'administration de la CCC, le classement de la coupe de distance se fera comme suit : seuls les trois meilleurs vols et non pas quatre comme écrit dans le règlement seront pris en compte. Les vols compris entre le 16 mars et le 5 juin ne sont pas comptabilisés conformément aux recommandations du Conseil fédéral de ne pas pratiquer d'activités à risque pouvant entraîner une surcharge de places occupées dans les hôpitaux. Ces mesures, qui ont considérablement impacté la position de certains pilotes dans le classement, étaient nécessaires pour montrer l'effort du Club à rester dans une cohésion nationale face à cette crise et j'espère que tout le monde

	Date	Décollage	Dist.	Points	Durée	km/h	Coeff.
1	Joris Lardon			557.30			
1	19.7.20	11:09 Weissenstein	143.76	201.26	07:04	21.71	1.4
2	13.7.20	13:47 Grenchenberg	136.34	190.88	05:59	25.43	1.4
3	20.7.20	11:34 Le Suchet	165.16	165.16	06:09	27.55	1.0
2	Roman Kowalczyk			553.95			
1	19.7.20	11:34 Mont-Soleil	185.63	222.77	08:31	22.28	1.2
2	20.7.20	11:35 Montoz	106.65	170.64	07:21	14.59	1.6
3	12.9.20	12:03 Weissenstein	114.67	160.54	06:03	19.06	1.4
3	Pierre-yves Schlup			428.40			
2	19.7.20	11:17 Weissenstein	113.49	158.89	05:24	22.46	1.4
4	8.8.20	12:45 Raimeux	97.70	136.78	04:22	25.31	1.4
5	15.8.20	13:00 Weissenstein	110.61	132.73	04:19	26.35	1.2
4	Julien Gogniat			382.43			
2	19.7.20	11:42 Niederwiler	161.40	161.40	07:24	22.39	1.0
5	20.7.20	11:40 Le Suchet	138.78	138.77	05:36	25.38	1.0
9	8.7.20	15:10 La Robella	82.26	82.26	02:57	28.13	1.0
5	Fabio Viola			339.09			
1	13.7.20	13:51 Grenchenberg	88.98	124.57	03:57	22.78	1.4
2	9.8.20	12:13 Raimeux	82.56	115.58	04:25	19.29	1.4
4	12.9.20	12:56 Weissenstein	98.94	98.94	04:10	23.82	1.0
6	Olivier Moser			323.64			
1	13.7.20	14:53 Raimeux	113.55	158.97	04:44	29.66	1.4
3	9.7.20	13:31 Mauborget	109.95	109.95	03:51	29.55	1.0
8	8.7.20	13:38 Montoz	54.73	54.72	02:23	24.17	1.0
7	Pierre Arn			268.71			
1	20.7.20	12:11 Montoz	82.56	132.10	04:37	18.76	1.6
2	12.9.20	11:31 Hasenmatt	62.31	74.77	03:45	16.73	1.2
3	13.7.20	17:06 Grenchenberg	44.17	61.84	02:28	19.88	1.4
8	Christian Wyssen			268.07			
1	12.9.20	12:23 Mont-Soleil	112.00	112.00	07:00	19.54	1.0
3	13.7.20	12:21 Chasseral	79.82	95.78	03:44	22.67	1.2
5	4.7.20	14:14 Montoz	50.24	60.29	03:13	16.65	1.2
9	Nelson Carvalho			234.49			
1	25.7.20	11:25 Mauborget	105.12	105.12	04:36	22.99	1.0
3	4.7.20	11:22 Mauborget	79.13	79.13	04:01	19.96	1.0
9	15.8.20	11:53 Weissenstein	50.24	50.24	02:06	25.54	1.0
10	Alphonse Frésard			209.14			
1	8.8.20	13:04 Montoz	83.09	99.71	03:44	23.04	1.2
2	20.7.20	13:12 Montoz	50.66	60.79	02:55	18.55	1.2
3	13.7.20	18:24 Montoz	34.74	48.64	01:43	22.48	1.4

	Date	Décollage	Dist.	Points	Durée	km/h	Coeff.
1	Pierre-yves Schlup			55.79			
	8.7.20	17:41 Graitery	18.98	26.57	01:04	23.79	1.4
	29.7.20	18:03 Montoz	18.08	25.31	01:06	18.71	1.4
	20.7.20	19:24 Montoz	2.79	3.91	00:15	13.59	1.4
2	Morane Montavon			35.15			
	8.8.20	12:34 Raimeux	35.15	35.15	02:01	19.05	1.0

	Date	Décollage	Dist.	Points	Durée	km/h	Coeff.
1	Francis Gafner			487.34			
	19.7.20	13:25 Montoz	172.51	241.51	05:09	34.55	1.4
	20.7.20	13:06 Moron	132.63	159.14	04:29	29.93	1.2
	20.9.20	13:29 Moron	86.69	86.69	03:40	28.19	1.0
2	Danny Gafner			201.01			
	12.9.20	12:21 Moron	78.40	109.76	03:39	22.60	1.4
	8.8.20	13:40 Moron	65.18	91.25	04:03	18.28	1.4

comprendra, car au final, ce qui compte cette année et plus que jamais, c'est de participer et de revenir en pleine forme pour la saison prochaine.

Aile rigide

Unique utilisateur de ce type d'aéronef dans notre Club bien que d'autres s'y sont essayés, notamment Francis Gafner, Christian Voiblet remporte la première place de la coupe de distance de cette catégorie avec un seul vol de 135 km au départ de Mauborget. Bravo à lui ! Cependant, ce n'est pas la seule victoire qu'il remporte puisque cette année Christian a ajouté à son palmarès d'autres premières marches du podium dont, selon moi, la plus gratifiante est celle du World Xcontest aile rigide, toutes au départ de Fiesch avec des vols d'au moins 247 km. Félicitations !

Delta

Deux participants seulement cette année, le duo Gafner se partagent les deux premières places avec à sa tête Francis et son plus long vol au départ de Montoz, jusqu'aux Ponts-de-Martel, puis Egerkingen, pour ensuite revenir à son point de départ et boucler un vol de 172 km. Danny a fait un très joli vol de 72 km autour de la vallée de Tavannes qui au passage compte dans le classement CCC comme un vol distance libre de 101 km. Bravo à tous les deux.

Biplace

Seuls deux participants ont déclaré leurs vols dans le Xcontest. Pierre-Yves Schlup et Morane Montavon qui occupent respectivement la première et la seconde place du podium. Pierre-Yves s'est assuré des points avec deux triangles de 18 km au départ de Graiterie et Montoz ; quant à Morane, lui, il a tenté un triangle d'au moins 60 km au départ du Raimeux en passant par Cortébert mais qui s'est malheureusement interrompu à Tavannes. Belle performance tout de même.

Parapente

Nous voilà dans le vif du sujet, puisque le parapente représente plus de 90 % des utilisateurs d'aéronef de notre Club. En troisième position : Pierre-Yves avec un meilleur vol de 113 km au départ du Weissenstein passant par Tête-de-Ran puis Roches, va se poser à la roulotte à 16 h 41, alors qu'il y avait encore du potentiel au moins jusqu'à 19 h au vu

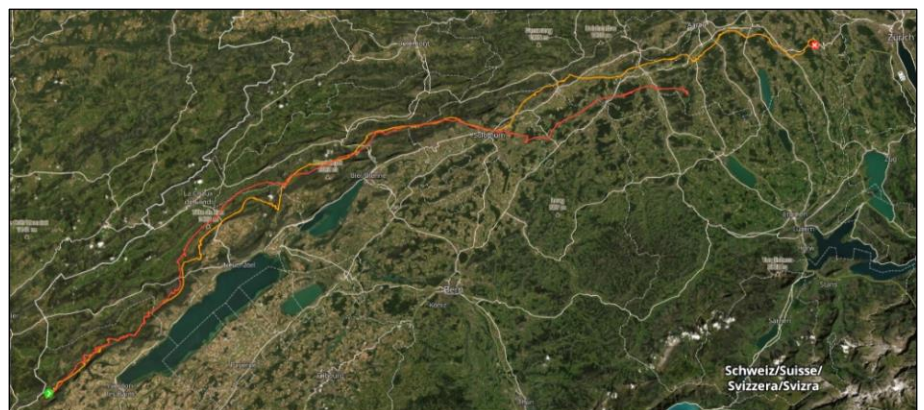
	Date	Décollage	Dist.	Points	Durée	km/h	Coeff.
1	Christian Voiblet			189.31			
	12.9.20	12:52	Mauborget	135.22	189.31	03:54	35.41

Paragliding Swiss Cup / Swiss League Cup 2020												
Toutes catégories confondues												
#	Id	Nom	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	Total
27	48187	Olivier Dietrich	0	680	810	0	0	669	517	500	644	3820
49	55098	Julien Gogniat	155	534	783	0	0	553	391	483	7	2896
92	48200	Olivier Moser	0	677	470	0	0	0	0	0	0	1147
100	38072	Raphaël Seuret	0	207	653	0	0	0	0	0	0	860

des vols réalisés ce jour-là. Peut-être un apéro important à ne rater sous aucun prétexte...

Pour la seconde année consécutive, Roman se retrouve en deuxième position et renoue avec les succès de ses meilleurs vols des années précédentes au départ de Mont-Soleil. Son vol de 185 km du promontoire du funiculaire de Saint-Imier passant par Tête-de-Ran et pas loin d'Aarau se termine à l'atterro de Corgémont à 20h05. Il s'en est fallu de peu pour le boucler à 100 %. Dommage. *And The winner is...* Joris ! Avec sa voile aussi rose qu'un éléphant mais tout aussi légère qu'une plume, il remporte ce concours du VLJ et tous les honneurs qui vont avec. Trois vols de plus de 136 km depuis trois décos différents lui font remporter cette coupe de distance mais c'est surtout sa constance au fil du temps qui fait de lui le meilleur pilote de cross de l'année. Bravo Jojo !

Quelques vols notables



Il s'envole depuis le Suchet et traverse plus de la moitié de la Suisse pour atterrir aux portes de Zurich sur une distance de 165 km : Joris réalise une distance libre de toute beauté (trace jaune), accompagné par Julien pendant une bonne partie du trajet qui est forcé d'atterrir par manque de carburant au très réputé village de Bottenwil (trace rouge).

Certains franchissent la barre psychologique des 100 km quand d'autres battent leur propre record de distance et au-delà d'un classement c'est déjà une victoire en soi. Donc bravo à toutes celles et ceux qui font des progrès autant en termes de performance qu'en sécurité.

Statistiques

En raison de la pandémie de Coronavirus, les vols ont repris à mi-mai, mais les compétitions seulement à partir du 6 juin. On se rend un peu mieux compte des vols qui n'ont pas été comptabilisés pour la coupe de distance. Bon, il y a aussi des vols qui ne sont pas dans les 31 km autour de Tavannes, noyés dans la masse, mais quand même, ça en fait des kilomètres. La période mi-juin à mi-août était plutôt fructueuse en termes de journées de vol et de kilomètres, on n'en attendait pas moins. Pas mal de vols encore au début de septembre et surtout le 12 avec des

distances dépassant les 100 km.

La distance totale des trois meilleurs vols déclarés dans le Xcontest par les membres du Club est de 4'882 km et représente un Genève Moscou aller et retour pour une durée de vol de 8 jours et 18 heures. Un peu long pour des vacances en Russie mais comme on dit dans la vie, ce qui compte ce n'est pas la destination mais le voyage. Et la



Christian Voiblet et son aile rigide.

distance totale des 422 vols inscrits par les membres du VLJ dans le Xcontest est de 13'312 km ce qui fait un Genève New Delhi, aller et retour aussi, ben oui, faut

rentrer un jour.

Nos compétiteurs au niveau national

D'année en année, très peu de pilotes

du Club s'inscrivent à des compétitions de niveau national notamment à la Swiss Cup et la Swiss League et pratiquement personne n'est au courant des résultats. Même si ces vols ne font pas partie de la coupe de distance et sont pour l'essentiel effectués loin de notre beau Jura, ils méritent tout de même que l'on s'y attarde un bref instant. Cette saison, seuls les événements programmés après le 5 juin ont pu avoir lieu : quatre membres du Club y ont participé. C'est le classement général qui a été repris sur le site de la FSVL. Avec six vols sur neuf possibles, c'est Olivier Dietrich qui se place en tête du Club et une 27^e place au classement général de la Swiss League toutes catégories confondues. A signaler tout de même son excellente seconde place dans la catégorie sport. Avec sept vols sur neuf possibles, 49^e, Julien Gogniat nous montre sa détermination en se positionnant dans le premier tiers du classement. Avec deux vols chacun, Olivier Moser, 92^e, et Raphaël Seuret, 100^e, ont tous deux bouclé au moins un vol.

Le classement général est disponible sur le site de la FSVL à l'adresse suivante : <https://www.shv-fsvl.ch/fr/sport-delite/resultats/>

Les résultats de chaque manche sont quant à eux sur le site de la ligue Suisse de parapente :

<http://swissleague.ch/CompLeague>

Roman Kowalczyk



Les Gafner, père et fils.

Une expérience inédite et instructive avec les meilleurs

Swiss Open à Fiesch



Ça a l'air beau, mais faut serrer les fesses ! (jg)

Pourquoi ? Voler en cross, c'est sympa mais pour continuer de m'améliorer et de développer mes compétences, il me faut du changement et en plus, c'est une bonne équipe. J'ai toujours voulu participer à une compétition et j'attendais d'être prêt. Attendre le départ dans un essaim au-dessus de terrains peu accueillants est quelque chose que je redoutais mais le moment était arrivé. Allez, je m'inscris !

Le but consiste à me familiariser avec la compétition et espérer faire les *goals* ! Tout ceci, sans prétention ou ambition pour des résultats : je pars avec l'esprit assez tranquille.

Beau pays, mais sec ! Quelques jours avant le début de la compétition, on reçoit un avis de Martin Scheel, entraîneur de la League, qui nous indique que le début de la compétition sera le mercredi. Mon coach du cadre romand, Fabrice Thiébaud, me contacte le samedi et me demande si je ne veux pas déjà me

rendre sur place le dimanche, malgré la météo. Il me promet qu'on va s'amuser.

Ni une, ni deux, je charge ma voiture et je pars pour Fiesch. En arrivant, je le retrouve déjà installé au camping, une bière à la main. Ce soir-là, c'est François, le père d'un compétiteur

du cadre romand, qui nous invite chez lui pour un festin. Je vous épargne les détails mais pour faire court, on a terminé la bouteille de génépi à 4 h 50 du matin. Rude ! Heureusement, demain il pleut ! Nous avons continué sur cette même lancée les jours suivants : le



Raclette avec la Cadre romand. Merci à François pour l'accueil. (jg)



La légendaire autoroute aérienne de Goms. (jg)

lundi et le mardi soir, en prenant soin de changer les menus, de la fondue à la raclette en passant par une bonne grillade. Pour les boissons, nous avons terminé avec du cognac les soirs suivants, le génépi m'avait filé des brûlures d'estomac, bordel c'est sucré ce truc. On a bien profité avec Fabrice, en espérant que la pluie continue les jours suivants, car je n'ai pas d'antabuse dans ma trousse de secours, malheureusement. Eh oui, c'est ça aussi les championnats de Suisse !

TASK 1 La journée est annoncée plutôt stable. Martin Scheel nous a préparé une petite manche assez timide, c'est-à-dire un petit tour de bocal de 60 km pour se mettre en jambes.

Les premiers couteaux se mettent en l'air. C'est beau mais je ne me sens pas hyper bien avec la fête que l'on a fait ces trois derniers jours ! J'en profite pour observer les premiers en l'air, leurs placements, où ils montent, où ils se décalent. Ok, j'ai compris, c'est mon tour.

J'ai à peine eu le temps de me mettre dans ma sellette que nous recevons un SMS de Martin : Task cancelled (manche annulée). Un ami, Reza, a fini dans les arbres après s'être fait serrer à la pente par

un autre compétiteur. Ça commence bien ! Du coup, on se contente d'un petit vol de reconnaissance une fois que la REGA nous a libéré la zone.

TASK 2 70 km prévus, direction le Goms, retour sur Bettmeralp où l'on doit traverser la Vallée avant d'aller visiter le Binntal peu accueillant. Je tente une ligne en solo sur les faces Sud alors que tout le monde traverse la vallée. Je me sépare de mon groupe mais je suis confiant. Malheureusement en solo, je vole plus lentement que le groupe mais mon idée fonctionne.

Sur le plané final, je me retrouve derrière le même pilote qu'au changement de ligne. Rien gagné, rien perdu mais dommage, à plusieurs, on aurait pris de l'avance sur cette route. Je boucle la manche 57^{ème} devant des Enzo, des Zeno et autres *guns* qui, apparemment, n'ont pas fait la différence !

TASK 3 100 km en zigzag : Fiesch – Riederalp – Lac du Grimsel – Binntal – Viège – Gibidum - Retour à Fiesch. Sur cette manche, je suis content de mon résultat car j'ai pris des bonnes décisions. Cependant, j'ai compris beaucoup de choses sur le fonctionnement de la compétition et le système de points.

Après une rentrée dans le Fiescher-tal juste phénoménale : je suis parti

avec 2300 mètres de Viège pour un plané de 20 km jusqu'à Fiesch. Je pense pouvoir lécher les pentes jusqu'à Brigue, avant de finir dans le vent de vallée qui m'aidera à arriver au *goal* et rattraper le groupe qui m'a posé sur place il y a quelques minutes.

Mon appareil m'indique un plané nécessaire de 25 pour arriver à la maison, de la folie, mais la topographie va m'aider ! C'est techniquement impossible mais bon, je suis ici pour le *fun* et je vais tenter de rattraper les autres, la stratégie ne me semble pas mauvaise. J'ai réussi ! Je suis arrivé à Fiesch, j'ai passé l'ESS (*End of Speed Section*, fin du chrono) après être passé au-dessus du *goal*. Tellement pressé de rattraper les autres, je pose 1 km avant le *goal* en revenant de l'ESS. Je ne savais pas, mais apparemment, je perds tous mes points temps et me retrouve propulsé à la 88^{ème} place ! On apprend, on apprend, c'est excitant et amusant ce jeu de stratégie !

TASK 4 La veille, j'hésitais à abandonner la compétition pour partir croquer en solo et tenter mon objectif de 200 km de cette année. Fabrice n'a pas manqué de me convaincre de ne pas faire cette bêtise (merci Fab !). En effet, magnifique task de 100 km : Zinal, retour !

On va décoller, se satelliser et ensuite traverser le glacier d'Aletsch pour aller taper les aiguilles derrière le glacier après avoir traversé Konkordia Platz. Je ne sais pas si vous réalisez un peu la ligne que c'est mais je vous assure que c'est de la pure folie. J'ai encore appelé la REGA pour confirmer que j'étais bien donateur avant le départ parce que je n'ai pas d'expérience d'alpinisme et j'avais un peu les boules de me vacher là-dedans !

C'était juste incroyable, j'en ai pris plein la vue, le plus beau vol de ma vie dans ces paysages lunaires, survoler la chaîne principale des Alpes, tout là-haut. On continue direction l'ouest et quelques kilomètres plus loin, je me trouve sur la face sud du Bietschhorn, à 3800 mètres. Serena est avec moi : je lui dis qu'on fait les



En face Est du Bietschhorn, mon premier 4000 mètres. La photo a été prise par Serena.

4000 mètres avant de partir. Elle me répond : « Youhouuuu ! »

On enroule patiemment ; la compétition n'existe plus et petit à petit, je me retrouve à 4027 mètres. Le temps s'arrête. Je suis satellisé dans mon monde et j'observe la vue depuis tout là-haut : la vallée du Rhône est de la taille du Val-de-Travers, le Lac Léman est juste là, à côté, derrière de « petites montagnes ». L'Oberland, juste là-derrrière, accessible en un plané. Je suis au-dessus de la Suisse ! C'est un de ces moments où sortent des petites larmes, des cris de joie : mon corps est envahi de frissons et j'ai même les tétons qui pointent !

Allez, on continue : traversée de vallée direction le Turtmantal pour basculer sur Zinal en passant un col sous le vent... Après m'être presque enterré dans cette vallée de Tourtemagne, je me repropulse à plus de 4000 mètres avec vue sur le Weisshorn, avant d'aller claquer la balise au milieu du Val d'Anniviers. Juste incroyable, le retour au *goal* se fait en plané, par-dessus la vallée de Zermatt, ensuite celle de Saas-Fee, tout droit, plutôt facile après ma

rentrée au *goal* d'hier. Je ne serre plus les fesses ! Je termine 70^{ème}.

TASK 5 Etant un bon vivant, j'ai fêté le vol d'hier jusqu'à point d'heure, accompagné de canettes, diverses bouteilles de vin et de mes fameuses allumettes bengales (ceux qui me connaissent savent). A ma grande surprise, le matin de la dernière manche, je n'étais pas en forme olympique. Après avoir passé le petit-déjeuner et le *briefing* sur les toilettes, je pensais être fin prêt à me mettre en l'air mais j'ai été rappelé à l'ordre à peine arrivé au décollage : j'ai dû y retourner... Troisième fois ! Après une longue réflexion, j'ai décidé d'abandonner la compétition car je jugeais stupide de me mettre en danger dans ces conditions. Et en plus, il aurait été dommage de déchirer mon short en plein vol et tacher ma nouvelle sellette... Je finis dans les derniers ce jour et marque tout de même quelques points malgré ma fléchette direction la piscine du camping.

Beaucoup appris, merci !

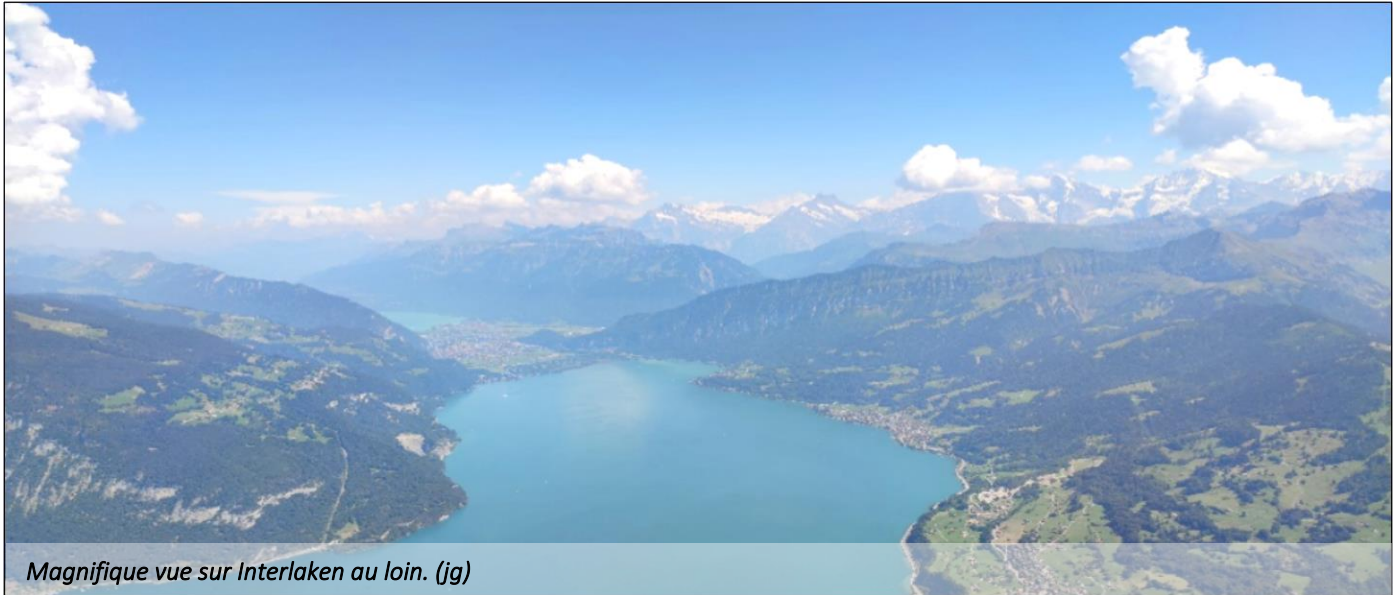
Je rentre à la maison avec des paysages magnifiques en tête et, en

prime, j'ai beaucoup appris. J'ai dû serrer les fesses dans des situations inconfortables et effrayantes mais globalement, je suis content de ma performance.

Mon objectif de réussir les *goals* est atteint, malgré une manche non bouclée pour une centaine de mètres et une autre avortée avant le départ (eh ouais, *security first*). J'ai détesté les starts au milieu de 150 pilotes dans du gros thermique à prier que personne n'ait de fermeture au-dessus de moi. Mais en dehors, j'ai passé de supers moments avec des personnes incroyables, de forts liens se créent avec ces magnifiques personnes.

On partage des moments si intenses qui forgent nos liens et je suis fier de compter toutes ces belles personnes dans mon entourage. Beaucoup de pilotes me disent qu'ils volent pour le plaisir et que c'est la raison pour laquelle ils ne font pas de compétition. Eh bien moi j'ai commencé la compétition pour le plaisir justement. Bisou la League !

Julien Gogniat



Magnifique vue sur Interlaken au loin. (jg)

Une magistrale traversée de l'Oberland, aller et retour !

Pleine hésitation

A la veille du 31 juillet, je ne sais pas me décider. Petite dérive ouest en altitude, bons thermiques sur toute la Romandie et l'Oberland... Jaman ou Les Pléiades ? Je tente la traversée jusqu'à Lucerne ? Bof, je n'ai pas bien étudié l'extraction de ces sites de vol de la Riviera et il y a encore trop d'inconnues pour gâcher une si bonne journée sur cette route. Le Jura ? Fumant, mais pas avant 13h30, quel gâchis ! Pourquoi pas le Niesen ? Cela devrait le faire pour mon objectif de 200 km ! Je contacte Simon Grossenbacher, un habitué du Niesen pour lui demander à quelle heure il pense décoller (je savais qu'il y allait en voyant la prévision). Simon me conseille d'arriver pour la cabine de 9h et de ne pas oublier de réserver une place, sinon je resterai bredouille dans la vallée à attendre une des cabines suivantes. Sur le site Internet du Niesen, il n'y a plus de places avant 10h30. *Scheiss !!!* Ce n'est pas grave : je pousserai le barreau pour compenser ! Je pars du Jura en voiture et me rends au pied de la « pyramide suisse ». J'ai une heure de retard sur les bons crosseurs qui ont prévu de se balader aujourd'hui. Je vais revoir

mes plans et peut-être me montrerai-je moins gourmand. Je tire un trait sur le 200 km et entre dans mon appareil une manche de 150 km. Déco au Niesen, première balise à Gstaad (BE), ensuite au Hohgant (LU) et retour au Niesen pour une petite bière chez un pote.

Niesen, *huerre geil* !

Il est déjà 11 h 06 et je devrais déjà être en train de survoler La Lenk à une heure pareille... Pas grave, je me motive et attaque les faces sud-est de la chaîne du Niesen jusqu'à Adelsboden en fond de vallée. Arrivé à l'Albristhorn, j'enroule une jolie

Plus c'est haut plus c'est beau

pompe sur la face Sud-Est jusqu'à 3500 mètres avant de me lancer dans une jolie transition direction le Giferspitz, la montagne qui sert à rejoindre Gstaad (il y a peut-être d'autres routes mais tout droit ça va plutôt bien).

En route, je survole La Lenk et j'enroule deux thermiques en milieu de vallée avant de me retrouver au-dessus du Giferspitz. J'ai mon ticket pour Gstaad, c'est parti ! Première balise atteinte en moins de 2h, je suis dans les temps et le *timing* devrait être bon pour boucler, surtout que la cadence va accélérer avec le



Vue sur le Siegrisswiler Rothorn et le Niederhorn. (jg)

retour à Spiez, poussé par une légère dérive ouest. Du coup, je décide de pousser un petit peu plus loin avant de faire demi-tour et je rallonge la première partie du vol. Depuis le Wispile, à Gstaad, je pousse encore quelques kilomètres à la frontière entre trois cantons : Fribourg, Vaud et Berne, au-dessus du village d'Etivaz, d'où vient le fameux fromage du même nom.

Maintenant retour, direction le canton de Lucerne

Pour la route du retour, il est encore tôt. Je choisis donc de revenir sur mes traces et lécher les mêmes faces sud-est pour faire le plein. Si le potentiel diminue, j'irai en fond de vallée raccrocher les faces ouest. La même route fonctionne : *wunderbar* ! Le vent me pousse et je fais de magnifiques transitions, en revanche j'enroule moins qu'à l'aller ! En à peine 1 h 15, je me retrouve au Niesen, alors qu'il m'avait fallu 2h pour l'aller ! C'est à ce moment que

je me demande si je n'aurais pas dû pousser pour le 200 km.... Pas grave ! J'attaque la traversée du lac mais suis un peu sceptique. Je pars à 2500 mètres pour raccrocher en face. La dernière fois avec Fabio, on a bien galéré ! Petite analyse de l'endroit où raccrocher mais c'est difficile. Je ne vois personne en face. Par chance, ça remonte en *soaring* sur la face ouest du Spitzflue, sur l'épaule qui descend du Siegrisswiler Rothorn. Joli, je viens de comprendre pourquoi, avec Fabio, on avait galéré sur la face sud. Ce sera plus simple les prochaines fois. Maintenant, feu gaz direction le canton de Lucerne !

Entlebuch

Bordel, c'est aussi beau que dans mes souvenirs ! Une fois propulsé au-dessus de la crête du Siegrisswiler Rothorn, je retrouve cette magnifique vue sur le Justistal qui nous sépare du Niederhorn. Je m'avance en direction des Sibe Hängste (les 7 étalons), une crête qui a sept rochers

qui dépassent sur sa face nord-ouest.

Sa face sud-est, quant à elle, une légère pente très peu inclinée, est un des paysages les plus incroyables que j'ai vu en Suisse. Ce plateau est fait d'une roche creusée par le ruissellement, dans laquelle des arbres ont commencé à pousser dans les cavités, je vous recommande vivement de survoler ce petit paradis ! Finalement arrivé au Hohgant à 15 h 30, je n'avais plus qu'à rentrer à Spiez pour boucler. Mais j'ai poussé encore jusqu'à l'entrée du canton de Lucerne pour le plaisir des yeux ! J'ai fait le retour sur mes traces, en prenant le soin d'assurer le retour au bord du Lac de Thoune. Lors de la traversée du Lac, j'ai appelé Nathan, un ami de licence qui vit à Spiez. Il a eu la bonté de sortir m'attendre avec une bière, et il m'a même aidé à plier, quelle gentillesse ce Nath !

Julien Gogniat



Notre ami « Le Béat » repose éternellement à la Stallfluh

Par ici les petits potins

16



« Si je dois mourir, alors dispersez mes cendres à la Stallfluh. » C'est en effet ce qu'a toujours dit Béat Howald, notre compagnon qui nous a quittés ce printemps. La Stallfluh ? C'est un lieu magique entre la Montagne de Granges et la Hasenmatt, sur cette longue chaîne du Montoz qu'il connaissait par cœur. Béat affirmait volontiers que c'était son

petit coin de paradis sur terre, là où il aimait passer des moments seul ou accompagné à contempler la nature, le Plateau suisse et les Alpes bernoises en cas de beau temps.

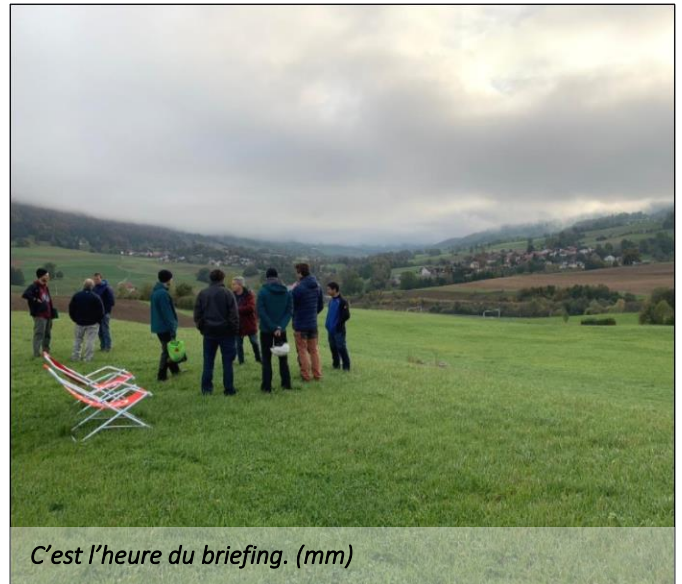


Samedi 29 août dernier, c'est le rendez-vous qui a été fixé par sa famille. On se retrouve en milieu d'après-midi sous le pont de l'autoroute A16, à Chaluet, à deux pas de chez lui. Il y a sa famille et ses amis proches, bien équipés pour affronter une météo maussade. Une météo « à la Béat »... Et en ce jour, la Stallfluh, cela se mérite. Le brouillard crache quelques fines gouttes humides et on ne voit pas à 20 mètres. Un feu est allumé, il y a de bonnes pâtisseries, des boissons pour faire santé à Béat. Et puis nous chantons : c'est le moment de dire définitivement au revoir au Béat. Bien encordée et assurée, sa sœur Corinne disperse ses cendres au bord de la falaise. Silence, émotion, tristesse ! C'est un mélange de tout ça. (Daniel B.)

Examen FSVL à Graiterie : il a eu lieu !

Le 26 septembre dernier devait faire date dans l'histoire du Graiterie. En effet, à l'initiative de Morane Montavon, un examen pour pilotes et biplace 1 devait avoir lieu sur la montagne fétiche des Prévôtois. Mais la météo a joué bien des tours à la FSVL et surtout aux candidats à l'obtention du brevet. Il a

d'abord été repoussé d'une semaine en raison d'un vent trop fort avec des rafales à plus de 70 km/h. Repoussé une nouvelle fois au samedi 10 octobre. Encore une fois, la météo était pourrie. Décision a donc été prise de tenter le coup dimanche 11 octobre, une fenêtre météo matinale semblait propice à la tenue de cet examen.



C'est l'heure du briefing. (mm)

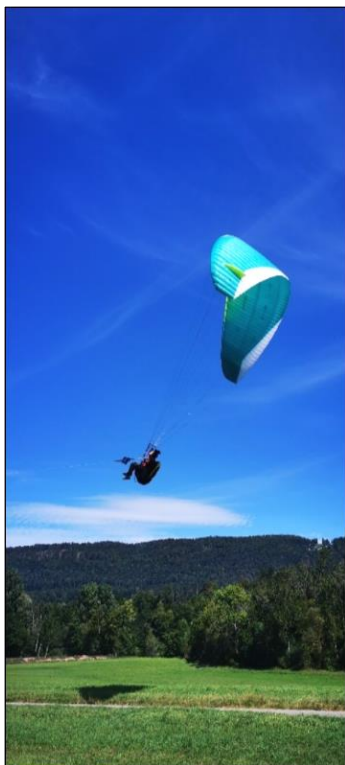
Bingo pour Momo et son équipe. Six pilotes s'étaient inscrits, de même qu'un équipage biplace. Et final, tout le monde a réussi, dont le local Sébastien Engelmann, élève du Momo. Commentaire du big boss de Pilot-Para : « Tout s'est bien passé et à 13 h, les examens étaient déjà terminés pour tous en trois vols ! Après la première rotation, seul un élève avait réussi son vol, mais il a loupé le deuxième vol. A l'issue de la première série de vols, j'étais un peu perplexe mais ensuite les vols réussis et validés par les experts m'ont redonné le moral. Un des experts veut faire la promotion de ce site d'examen auprès des écoles de la région et certainement aussi organiser la partie solo du biplace l'année prochaine. »

Comme quoi, le Graiterie n'a pas fini de faire parler de lui... (Morane M. / Daniel B.)



Une réussite totale, cela se fête évidemment autour d'une bonne bière. (mm)

Quand c'est trop fort, il y a encore le treuil !



Un vent d'Ouest assez soutenu était annoncé pour le samedi 5 septembre et on peut le dire, le « zef » était bien là, trop fort pour Montmelon et incertain à Mervelier.

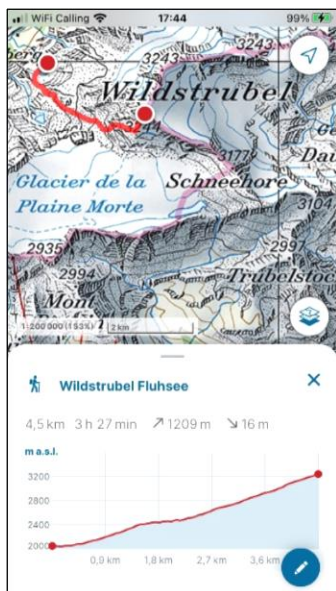
Du coup, l'Pierre a dégainé sa fameuse machine à schlepper du spatz et grâce à un coup de fil le jour précédent à son pote dit « Le Pépin », instructeur au Locle et qui forme des élèves alors qu'il a atteint l'âge de la retraite, toute une équipe neuchâtelo-jurassienne était présente dans la plaine de Courroux pour un treuillage en bonne et due forme !

Il aura fallu tout de même attendre le début d'après-midi pour que le premier

« lancer » puisse avoir lieu car le vent était encore soutenu. Les vols se sont finalement enchaînés toute l'après-midi et pour beaucoup ce fut une belle première expérience de tractage.

Merci à Pierre pour la mise à disposition de sa machine et à Didier pour la moto. (Damien C.)

Appli Swisstopo : il faut la télécharger !



Swisstopo a sorti tout dernièrement une application très intéressante pour les marcheurs... et parapentistes !

Elle a été entièrement revisitée et rassemble les cartes nationales de la Suisse avec de nombreux autres thèmes comme la randonnée, le cyclisme, les sports de neige ou l'aviation. En plus des cartes précises et des thèmes variés, l'application se caractérise par sa simplicité d'utilisation,

ainsi que par la planification et l'enregistrement des parcours.

De plus, les cartes ont été complétées par de nombreuses informations sur les transports publics avec une connexion directe sur l'application des CFF pour prendre un billet en toute simplicité.

Toutes les fonctions de l'application et l'utilisation en ligne des cartes sont gratuites. Une surface de 100 km²

d'une région de votre choix peut être enregistrée hors connexion.

A télécharger et à tester dans les plus brefs délais ! (Raphaël S.)

Vol au-dessus d'un épi de maïs à Delémont

Ce cliché insolite a été pris le lundi 24 août à 18 h par Raphaël Seuret lors de son vol au-dessus de Delémont : il en a profité pour photographier le labyrinthe dans le champ de maïs près de la Croisée des Loisirs.

C'est avec Xavier Berdat qu'il monte à pied en fin d'après-midi depuis Rebeuvelier au décollage Nord de Raimeux. Objectif : Delémont pour l'apéro... Même si le thermique n'était pas généreux en fin de journée, il a tout de même permis à Raphaël de rejoindre Delémont.

Il téléphone depuis les airs à deux pilotes du coin pour savoir s'ils sont disposés pour un apéro improvisé ? Malheureusement, les parapentistes ne sont pas chez eux. C'est à cet instant que Xavier l'appelle pour lui dire qu'il a posé chez lui à Vicques et qu'une bière l'attend.

Ni une ni deux, il reprend ses commandes en mains pour se diriger au milieu de la plaine du Val Terbi. Un petit thermique se fait sentir et le décale sur Courroux pour l'amener finalement jusqu'à sa voiture à Rebeuvelier.

Un verre bien mérité chez Xavier met fin à cette magnifique soirée de marche et vol. (Raphaël S.)



Mais il est où ce labyrinthe ? (rs)

Une Transjurassienne sous les nuages...

Comme chaque année à cette saison automnale, le Pierre a pu organiser « sa » fameuse Transjurassienne. Hasard de la météo, c'est cette fois un dimanche (le 18 octobre) qu'une journée volable se présente. Cela permet à un nombre record de pilotes de participer et ce n'est pas moins de dix « *hike and flyers* » qui se retrouvent à la gare de Granges à 7 h 30.



Déco du Buement : c'est la purée de pois. (rs)



Atterrissage à mi-pente. (rs)

La motivation est au rendez-vous et c'est tambour battant que l'ensemble du groupe avale les 950 premiers mètres de dénivelé jusqu'au Buement. Cet effort n'est guère récompensé : un brouillard à couper au couteau nous attend au déco. Après une heure d'attente infructueuse, voyant que le brouillard s'épaissit encore, nous décidons d'aller nous réchauffer autour d'un café à la Bluai.

Ce n'est qu'à 12 h 15 que nous pouvons enfin nous envoler pour la première fois de la journée, direction le Graiteray ! Après avoir posé à mi-pente sans encombre, le décollage n'est que 200 mètres plus haut, mais une erreur de navigation retarde une partie du groupe. C'est donc un peu dispersés que nous effectuons notre deuxième vol, cette fois jusqu'au réservoir de la Montagne-de-Moutier.

Les hommes de tête ayant un peu levé le pied dans l'ascension suivante, cela permet aux derniers du groupe de combler une partie de leur retard. C'est donc presque groupés que nous at-



Une belle brochette de champions au déco de Courfaivre pour le dernier vol de la journée. (rs)

teignons le pâturage en-dessous de la loge de Soulce, après un troisième vol fléchette par-dessus le Folpotat. Ensuite, un kilomètre de marche très raide nous sépare de la loge où Martial nous accueille pour un petit remontant.

Enfin, après un quatrième vol en ligne droite depuis le décollage de Courfaivre, nous posons juste au-dessus du cimetière du village. La luminosité déclinante ainsi qu'un début de vent de montagne nous décident à nous arrêter. Cornol sera pour l'année prochaine ! Heureux hasard, le Raph habite à moins de 100 mètres et c'est autour de sa table que nous partageons un apéro bien mérité.

Une réussite de plus à mettre au crédit du Pierre et du Raph, les organisateurs de la journée. Merci à eux et à l'année prochaine ! Ou peut-être avant, il paraît qu'une édition hivernale à peau de phoque serait en préparation : affaire à suivre ...

Quelques extraits de cette journée, fidèlement retranscrits par Xavier Berdat :

« *Je crois que celui-là il est comestible.* » **Randy Bloque**

« *Je connais le chemin, j'y suis passé plein de fois pour la Jura'litude.* » **Raphaël Seuret**

« *Au niveau de la manipulation du matériel, vous n'êtes vraiment pas au point. Retourner à l'école de recrue vous ferait du bien* » **Pierre Arn**

« *Bof, je rentre à la maison.* » **Fred Râcle**

« *Mes bâtons de marche, c'est de la fibre naturelle, 100% biodégradable, je peux même griller des cervelas* » **Gürkan Celikbilek**

« *Avec ou sans sucre, le café-loge ?* » **Martial le Berger**



Déco de Delémont : tout beau, mais pas tout neuf. (bc)

Voler, oui, mais entretenir les sites, c'est encore mieux...



Huit deltistes à Graiteray et un magnifique vol. (bc)

Le rendez-vous a été fixé au samedi 17 octobre à 9 h au déco de Delémont. Après avoir bu un rapide café à l'emporter, nous commençons à entretenir le terrain sous la rampe. Râteaux, cisailles, débrousailluses, tronçonneuses ont eu fort à faire pour enlever les pousses en tout genre. Cela permettra de décoller sur le site en toute sécurité au moins pour une année. Après trois heures de travail, nous nous installons au point de vue qui se trouve juste à côté pour une fondue bien méritée et, par la suite, nous nous déplaçons au local pour boire une ou deux

bières. (Nico, Jérôme, Gaël, Simon, Basile)

Le 12 septembre 2020 fut le jour le plus fun.

Par un samedi bien ensoleillé au Graiteray, huit deltas s'élancent avec une nuée de parapentes. Ce fut le plus beau vol de l'année. De plus, « *c'était cordial en l'air* », déclare Damien Rais.

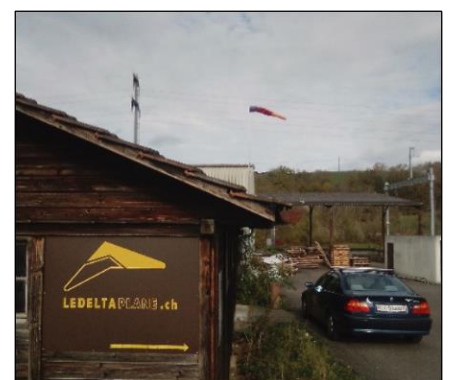
Une nouvelle manche à air

Nouvelle manche à air sur le toit du local Delta. Maintenant, plus aucune excuse pour poser vent cul. Elle a été

Du côté des deltistes

posée grâce aux traditionnelles rencontres du premier mercredi du mois. Ces rencontres permettent entre autres de voler si les conditions le permettent, de faire quelques corvées et de partager la passion du delta sous toutes ses formes. Autour d'une bière, bien évidemment !

Basile Charmillot



Info école ledeltaplane.ch

Durant l'hiver quand les champs seront gelés, des journées d'initiation au delta seront proposées aux parapentistes qui souhaitent découvrir le delta. Des informations suivront sur les groupes.

Nicolas Tatti

Episode 8 : notre petit monde vu par Pablo...

Par le trou de la lorgnette

20

Eh oui, et de huit déjà. Notre chronique « Par le trou de la lorgnette » a ceci de très bien qu'elle permet à des personnes externes à notre petit monde de voir et de comprendre comment nous sommes perçus. Et cette fois, c'est Pablo qui se prête au jeu de l'interview menée par Julien Gogniat.

Julien Gogniat : qui es-tu ?

Pablo : je m'appelle Pablo Rebetez, je pratique le football à Bassecourt et j'y habite également. Je suis apprenti dessinateur en bâtiment en troisième année.

JG : après cette courte présentation, *La Plume* te remercie d'avoir répondu par l'affirmative à cette interview et aimerait connaître la façon dont tu vois, ou tu imagines, les pilotes de delta et de parapente.

Pablo : ce sont des personnes qui aiment le sport en extérieur, dépendants de la météo. Ils sont proches de la nature et ils aiment la montagne et admirer le paysage d'en haut.

JG : à partir de combien de km/h de vent ne peut-on plus voler d'après toi ?

Pablo : hum.... 100km/h ?

JG : à quelle vitesse vole un parapente d'après toi ?

Pablo : 30-40 km/h.

JG : es-tu plutôt terrien ou tête en l'air ?

Pablo : un peu tête en l'air. 😊

JG : est-ce que tu connais une personne qui pratique le parapente ou le delta, et si oui, t'a-t-il déjà parlé de ses vols ?

Pablo : Oui, toi-même.

JG : et selon toi, en volant, a-t-on le vertige ?

Pablo : en volant, je pense que oui.

JG : as-tu déjà volé ? Ou sinon, le ferais-tu ?



Pablo Rebetez découvre notre petit monde... (jg)

Pablo : non jamais mais j'aimerais bien, ça doit être une sensation agréable !

JG : et si demain tu allais voler ?

Pablo : je serais content et je foncerais, pour autant que les conditions météo le permettent.

JG : et d'après toi, quelle image a le vol libre dans la population en général ?

Pablo : beaucoup de gens voient ça comme dangereux, ça sort de la normale, c'est un sport aérien !

JG : et les questions quiz : combien de pilotes (parapente et delta confondus) penses-tu qu'il y a dans le Club de Vol libre Jura ?

Pablo : 50 ?

JG : quelle est la hauteur maximum autorisée pour voler au-dessus du Jura ?

Pablo : je dirais 1500 mètres.

JG : non, 3050 mètres quand même !

Pablo : 3000 ? (tout étonné).

JG : quelle est la différence entre un delta et un parapente ?

Pablo : la forme. Un delta vole plus vite mais le parapente permet d'aller plus loin.

Propos recueillis
par Julien Gogniat



La dune falaise d'Aglou : un site merveilleux, mais qui peut réserver de mauvaises surprises. (vg)

Quel plaisir de pouvoir reprendre cette activité !

Une erreur d'appréciation, une mauvaise décision, juste le temps de se dire « ça va faire mal » et, en une fraction de seconde, c'est l'accident. Après une opération au Maroc pour stabiliser les deux vertèbres cassées et le rapatriement en jet Rega, suivent quelques semaines de souffrances et d'interrogations.

Est-ce que ce jeu en vaut vraiment la chandelle ?

Est-ce que cette souffrance est méritée ?

Puis arrive la question des gens qui nous prennent pour des fous, qui pensent que nous pratiquons un sport extrême, de la famille, des amis, des collègues : est-ce que tu vas à nouveau voler ?

Puis la question des copains parapentistes : c'est quand que tu revoles ?

Je suis très ambivalente mais je ne sais pas si j'aurai le courage de me remettre sous une aile. J'en ai envie mais en même temps j'ai peur. De plus, il y a déjà eu beaucoup d'accidents pendant le début de cette année 2020 parmi les membres de notre club, tant chez les novices que chez les plus chevronnés. Le nombre des blessés et la gravité de leurs blessures me laissent songeuse...

Les semaines passent, la douleur diminue, la vie redevient presque normale. Presque, car avec cinq vertèbres fixées ensemble, il me



Des barres et des vis pour stabiliser une double fracture vertébrale.

manque de la souplesse et mettre les chaussettes est un challenge chaque matin. Et puis, malgré tout, une douleur et une gêne persistent. Après trois mois, je reçois (enfin/déjà ?) le feu vert du neurochirurgien qui me confirme que le squelette est prêt, mais des douleurs résiduelles au niveau du coccyx me font patienter encore quelques semaines.

Puis je me décide à aller faire un peu de pente école afin de voir comment je me sens dans une sellette avec mon aile sur la tête. Je veux aussi tester ma capacité à porter mon sac et à remonter une pente, voir si cela augmente la douleur ou pas.

Voler après un accident

21

La complexité est de courir dans un champ fauché mais pas ramassé. Il faut bien lever les pieds car je n'ai pas franchement envie de finir à plat ventre ! Finalement, ma plus grande difficulté est de plier le parapente, difficulté augmentée par la fatigue provoquée après trois traversées de champ. La position n'est pas confortable pour mon dos et il me manque quelques centimètres liés à mon manque de souplesse pour pouvoir me pencher en avant confortablement.

Au niveau des émotions, je me sens relativement bien, même si mes pensées vont vers le Béat et l'Oli. J'ai la capacité de faire abstraction de ces pensées, de me mettre dans ma bulle et gérer mes émotions. Ceci m'aide beaucoup dans mon travail et dans ma vie privée, et plus particulièrement pendant les vols.

Dans cette réflexion de reprise de vol, je me dis qu'il serait peut-être bien pour moi de débiter par un vol biplace. Cela me permettrait de me rassurer quant à la gestion de mes émotions et ma crainte de l'atterrissage. En effet, j'ai peur de me faire mal au moment de poser les pieds, mais finalement, je devrai bien une fois le faire seule !

Les circonstances font qu'il n'a pas été possible de faire un biplace, les copains étant occupés ailleurs. Alors

je me décide, il faut que j'y aille, que je me teste.

Puis, je réunis les éléments qui vont me mettre en confiance :

- Je suis reposée, bien dans ma tête.
- Je choisis un site connu.
- La météo doit être bonne avec un petit vent de face et sans thermique.
- Il me faudra un fusible qui décolle avant moi avec une radio.
- Il me faudra aussi quelqu'un qui décolle après moi pour un second œil sur le gonflage de ma voile et m'aider en cas d'interruption.
- Dernier détail : je n'ai pas envie qu'il y ait plein de monde pour éviter la pression sociale.

Et ce sera :

- Montmelon Ouest.
- Une fin d'après-midi, un petit vent de face, une météo parfaite.
- Daniel décolle et m'informe à la radio, me rassure (je n'ai pas du tout envie de devoir aller à l'atterro de secours !), il m'attend au terrain de foot.
- Mon Olivier sera là pour me soutenir et me rassurer au moment du décollage.
- On est que les trois, pas de public donc pas de pression sociale. Je n'ai pas annoncé ce vol sur les réseaux sociaux et je peux y aller décontractée.

Me voilà sur le déco... Cela turbine dans ma tête et le cœur bat vite... Un pipi de la peur et je me prépare. Je me connais bien : je sais qu'il ne faut pas que je réfléchisse trop car je me mettrais en mode panique. Ça ne vous fait pas ça à vous ? Quand tu voles tranquille, que tu lèves la tête pour regarder ton aile et que tu te dis : purée, je suis suspendue à quelques petites ficelles sous un bout de chiffon...

Petit vent de face et hop, j'y vais. Concentration maximale, je veux faire un beau déco, un vol tranquille et me poser juste en douceur, et surtout ne pas me faire mal. J'ai fait ma



Un « petit » vol de reprise avec atterrissage à Saint-Ursanne. (db)

cible : le Daniel qui me filme 😊 ! Mon Olivier est tellement fier et content.

Je suis tremblante, les jambes en coton... J'ai le sentiment étrange d'avoir fait un truc interdit et je me sens comme un enfant qui a fait une bêtise. La pression sociale est malgré tout là.

- Est-ce que j'ai eu du plaisir durant ce vol ? Non.
- Est-ce que j'ai pu me rassurer ? Oui.
- Est-ce que je vais continuer de voler ? Oui, mais il faudra du temps et de la patience pour retrouver la confiance et se sentir à l'aise.

Au moment où je termine d'écrire cet article, j'ai fait quelques vols, même un sur un site inconnu. J'ai fait du marche et vol (en portant le matériel allégé grâce aux autres...) à Courfaivre et Hasenmatt. Je ne me

sens pas encore très sûre en l'air et j'ai l'impression d'être à nouveau une débutante. Je suis fatiguée après 20 minutes de vol car je suis très concentrée et, ma foi, aussi tendue ! Mais quel plaisir et quelle chance de pouvoir reprendre cette activité !

Avant de terminer cet article, je dois vous remercier, vous qui avez pris de mes nouvelles, qui m'avez soutenue, encouragée, aidée, qui m'avez cuisiné des repas, accompagnée durant mes marches rééducatives. J'ai découvert des amis, des vrais amis, et la grande Famille de parapentistes. C'est aussi grâce à vous que j'ai revolé, car je n'ai pas envie de perdre cette famille dans laquelle je me sens bien et avec qui je partage des moments forts. Un merci particulier à Daniel, Damien et Claudie, Raph et Oli, Chantal et bien évidemment à mon Oli.

Valérie Groux

Evoquer les accidents sans tabou, une nécessité !

Pour certains, la question est taboue. Pour d'autres, en revanche, elle est légitime. Faut-il parler des accidents ? Pour *La Plume*, en tout cas pour l'auteur de ces quelques lignes, la réponse est oui ! Oui sur toute la ligne. Cette année 2020 a été extrême en matière de pépins en tous genres. Voici le récit de six éclopés qui se remettent tous.

Dominique Ribeaud



« J'ai passé mon brevet de pilote le 23 juin 2017. Comme j'aime bien voler, j'ai saisi toutes les opportunités qui se présentaient à moi pour me mettre en l'air. J'ai toujours eu l'idée de faire mon biplace. J'ai en fait juste envie de faire partager ma passion pour le parapente à mes proches et à des potes. Je me suis donc inscrit à une semaine de stage d'initiation avec l'école Leparapente.ch. J'ai pu faire beaucoup de gonflages avec un passager dans le but de bien prendre la machine en main. Je savais que la formation de biplaceur était très compliquée et que les étapes étaient nombreuses jusqu'à l'obtention du brevet final. Je m'étais fixé comme objectif de réussir l'examen solo biplace lors des six premiers mois de l'année 2020. Je me suis beaucoup entraîné pour les exercices à Wolfenschiessen et aussi à Kandersteg avec mon ami Daniel. Le 8 mars dernier, j'ai été victime d'un accident à Engelberg. Lors du troisième vol de la journée, cela ne s'est pas passé comme prévu. Dans les faits, j'étais sur le point de terminer mon quatrième 360 d'examen en 15 secondes lorsque je suis entré en collision avec un autre parapentiste. Comme j'étais quand même assez

proche du sol, je n'avais pas d'autre solution que de tirer le parachute de secours. J'ai heurté violemment le sol et j'ai immédiatement ressenti de fortes douleurs dorsales. J'ai donc été héliporté par la Rega à l'hôpital de Lucerne où on m'a annoncé que j'avais deux vertèbres fracturées. Le lendemain, j'ai pu rentrer chez moi à Alle. Je n'ai pas eu besoin de porter de corset. J'avais juste comme recommandation médicale de dormir sur le dos et de limiter mes mouvements. Aujourd'hui, je suis totalement guéri, même si je sens que je suis un peu moins souple que par le passé. Au final, je m'en sors très bien. Sur le moment, j'ai vraiment eu très peur, j'ai même pensé au pire. Aujourd'hui, l'enquête n'est toujours pas close et mon dossier a été remis par le procureur du canton d'Obwald à l'Office de l'aviation civile qui va devoir déterminer les responsabilités. En attendant, ma licence m'a été provisoirement retirée. »

Valérie Groux



98 grammes de quincaillerie dans le dos de Valérie Groux.

« Ce printemps, c'était la troisième fois que nous nous rendions au Maroc avec mon mari et d'autres amis pour aller voler dans ce pays que j'aime beaucoup.

Les éclopés de l'année 2020

J'ai eu un accident à Aglou le 4 mars et pourtant je connais assez bien ce site de bord de mer où l'on vole exclusivement en soaring le long de la falaise. Le matin, quand nous sommes arrivés sur place, il n'y avait pas de vent. On en a donc profité pour aller au marché de Tifnit. Comme c'est souvent le cas, le vent d'ouest s'installe en début d'après-midi. J'ai décollé une première fois et je suis allée me poser à la plage étant donné que cela ne tenait pas. Sur le deuxième vol, cela tenait et c'était un peu l'euphorie, j'étais contente de pouvoir envisager de me reposer au déco. Quand je pense à ce qui m'est arrivé, je reconnais que je n'ai pas pris assez le temps de la réflexion. Dans mon approche pour aller me poser, j'ai pris la mauvaise option en tournant du mauvais côté. Je me suis donc retrouvée vent cul en ayant pas assez de hauteur pour me remettre face au vent. J'ai donc touché le sol alors que j'étais en plein virage. Bilan : deux vertèbres fracturées, la L1 et la L3. J'ai été opérée au Maroc étant donné que la

Rega ne voulait pas me rapatrier avec des fractures instables. Cinq jours plus tard, j'étais à nouveau en Suisse, à l'hôpital de Bâle. Ma convalescence s'est

bien déroulée et j'ai entrepris une rééducation sous forme de marche. Le 30 octobre, j'ai subi une nouvelle intervention chirurgicale à Bâle pour m'enlever la ferraille (98 grammes). J'ai forcément beaucoup réfléchi aux circonstances de mon accident et je me rends compte qu'une petite erreur d'appréciation peut engendrer de graves conséquences. Les prises de décision en vol sont très importantes et il est primordial d'anticiper au maximum nos décisions. »

Xavier Frossard

mon matériel, j'ai gonflé face voile et elle est bien montée. J'ai commis une première erreur, à savoir celle d'accélérer avant les escaliers, alors que l'idéal aurait été de temporiser la manœuvre de décollage. J'ai en fait posé l'avant du pied sur l'escalier et mon pied a lâché. Deuxième erreur : je portais de petites baskets, alors que je sais qu'il est plus que conseillé d'être équipé de grosses chaussures montantes qui enveloppent bien la cheville, comme on nous l'apprend dans les écoles. Sur le moment, j'ai pensé que c'était juste un gros choc

chercher dès lors que j'aurai atterri. J'ai finalement posé entre Séprais et Boécourt... sur la jambe gauche. A l'hôpital de Delémont, on m'a diagnostiqué une fracture du deuxième métatarse et des ligaments en bien mauvais état. Je m'en sors avec trois vis dans le pied. J'ai repris le travail à 50% il y a une semaine (l'entretien a été réalisé le 10 novembre) et j'espère pouvoir recommencer à 100% à partir de début décembre. Finalement, il faut tirer les bons enseignements de belles journées de vol comme celle-ci et des journées moins cool. Au plaisir de vous revoir au printemps prochain sur un déco. »

24



Opération indispensable pour Xavier Frossard. (db)

« Le 30 juillet, avec une petite équipe, et vu que les conditions étaient bonnes, nous sommes allés à Raimeux Nord. Arrivés sur place, nous nous sommes rendu compte que c'était le bon site. Comme je le faisais régulièrement, je me suis préparé derrière la barrière du décollage. C'est une pratique courante de décoller ainsi, mais je pense que l'on sous-estime les éventuels risques. Après avoir checké

et rien de plus, parce que j'ai décollé. Mais une fois en l'air, je me suis vite rendu compte qu'il s'agissait bel et bien d'une vraie blessure. J'ai aussi compris que ce serait probablement mon dernier vol de la saison. Alors autant le réussir... J'ai trouvé un thermique généreux devant le décollage. C'est là que j'ai saisi mon téléphone pour appeler ma compagne Sterenn pour qu'elle vienne me

Francis Petermann

« Je me souviendrai encore longtemps du 2 juin 2020. Nous étions à Graivery avec Denis Berdat et Raymond Klötzli. C'est un site que je connais en effet très bien : sur les 1100 vols à mon actif, 300 rien qu'à Graivery. Cela devait être un beau vol vu les conditions météo parfaites pour un vol de fin d'après-midi. J'ai attendu plus de quinze minutes pour avoir un bon petit vent de face. Je me suis préparé face voile et il m'a semblé que tout était parfait. Mais dès l'instant où je me suis retrouvé en l'air, elle a méchamment tiré sur la gauche. En fait, j'avais un gros nœud au niveau des suspentes des freins et personne ne l'a remarqué. Comme je voulais absolument éviter de terminer dans l'arbre, j'ai corrigé avec le frein droit, peut-être un peu trop et la voile a décroché, puis elle a shooté vers l'avant et ce fut la chute d'une hauteur de six mètres. J'ai été transporté par la Rega à l'Hôpital de l'Île. C'était grave : trois vertèbres cassées, autant de côtes, le diaphragme perforé et le bassin fracturé en haut et en bas. J'ai subi une première intervention chirurgicale pour stabiliser la colonne vertébrale, c'était ça le plus important à faire en premier lieu. Et puis, j'ai encore été opéré à deux reprises pour les autres blessures. Après un mois à Berne, je suis allé à la Clinique Le Noirmont pour réapprendre à marcher, ce qui était impossible jusque-là. J'ai pu rentrer chez moi le 14 juillet. A bientôt 83 ans (il est né le 17 janvier 1938), il faut savoir prendre son mal en patience. Aujourd'hui, je peux marcher sans les cannes, mais pas trop loin. Mon médecin m'a dit que j'aurai des séquelles au poumon. Il faut savoir qu'après mon accident, j'ai encore eu une pneumonie et une embolie pulmonaire à gauche. J'ai

un bon moral parce que je constate des progrès tous les jours. Pour moi, le parapente, c'est fini, d'autant plus que j'avais eu quelques pépins par le passé, notamment un « arbrissage » à Graitery qui aurait pu mal se terminer. J'espère encore pouvoir faire du planeur lorsque je serai complètement rétabli, mais ce n'est pas moi qui décide. Et puis, il y a la situation sur le front de la pandémie de Coronavirus qui complique tout. Patience donc... »

Damien Charmillot



Tous les moyens sont bons pour se déplacer, surtout pour un moniteur d'auto-école... (db)

« J'ai connu une mésaventure le dimanche 20 septembre dernier à Graitery, lors d'un vol biplace. Des pilotes étaient déjà en l'air. Nous étions trois pilotes biplaces à nous préparer et j'étais le premier à décoller. La phase de décollage s'est très bien passée, le passager ayant bien suivi les consignes. On a eu le temps de nous asseoir normalement. En revanche, dès que l'on était assis, cela a « dégueulé » à fond. Je ne me suis pas posé de question : j'ai immédiatement tourné vers la droite comme le veut la procédure en pareille situation à Graitery. En fait, c'était impossible de passer les arbres avec si peu d'altitude. J'ai donc laissé voler la voile pour privilégier la ressource et ainsi espérer pouvoir poser sans encombre. Mais en fait, on avait peu de vitesse horizontale et beaucoup

de vitesse verticale. J'ai demandé à mon passager de bien se relever. On a atterri très fort, malgré un freinage énergique ; le passager n'avait rien. En ce qui me concerne, j'ai immédiatement ressenti de grosses douleurs au pied droit. J'ai compris qu'il fallait aller aux urgences. Je me suis donc rendu à Delémont. J'ai passé un scanner. Résultat : trois fractures. Comme les os (le cuboïde, le talus et le calcaneum) n'étaient pas déplacés, j'ai évité l'opération. C'est déjà ça. Mon pied a été immobilisé pendant six semaines. J'ai reçu l'autorisation de mon

médecin d'enlever la botte d'immobilisation le 11 novembre dernier et pour l'instant tout va bien. En revanche, cet accident a été handicapant au niveau de mes activités professionnelles. J'ai cessé mes cours d'auto-école et j'ai pu continuer les cours moto grâce à mon père qui faisait le chauffeur pour moi en voiture. En ce qui concerne mon accident, je pense que c'est la faute à pas de chance. Cela ne m'empêchera pas de prendre du plaisir à voler et à faire du biplace. »

Baptiste Froidevaux

« Si je ne me trompe, je suis le seul pilote cette année à s'être blessé au faisant du gonflage. Pour moi, je considère que le gonflage, c'est la base du parapente et qu'il faut beaucoup en pratiquer pour

maîtriser à fond sa voile. C'est d'autant plus vrai que j'ai acheté une voile d'acro, en l'occurrence une U-Turn Morpheus NG de 19 mètres carrés, classée en catégorie d'homologation D. C'est donc une machine très pointue. Le 28 août dernier, j'étais au Noirmont, juste derrière le plateau de la gare. La météo annonçait un vent de 12 km/h avec des rafales à 24 km/h. C'était idéal. Alors que je gonflais face à la voile, il y a eu subitement une très grosse rafale que j'estime à 40 km/h. Cela m'a soulevé et j'ai volé éleveurs croisés en marche arrière. Je ne voulais pas me retrouvé twisté. A ce moment-là, j'ai essayé de décrocher la voile, mais vu la force du vent, c'était impossible. Mes pieds ont alors touché le sol et mon genou a « claqué » un coup. J'ai finalement réussi à décrocher la voile. Franchement, je n'avais pas trop mal et j'ai replié mon aile le plus normalement du monde. Je ne suis donc pas allé tout de suite chez le médecin. Quand je suis retourné au boulot (carreleur), j'ai ressenti de violentes douleurs au genou à chaque fois que je me relevais. Je suis finalement allé consulter. Les examens médicaux ont révélé une fracture de l'os tibial et une autre du péroné qui semblait se résorber. Cela fait trois mois que je suis à l'assurance (l'entretien a été ré-alisé le 10 novembre) et j'espère reprendre le travail prochainement. »

Propos recueillis
par Daniel Bachmann



Une session de gonflage qui ne s'est pas déroulée comme prévu pour Baptiste Froidevaux...

Débriefing des accidents de cette année noire

Tenter une analyse

26



Le choix du matériel revêt une importance capitale. Il est important de se sentir à l'aise et en sécurité sous sa voile. (rs)

Dans l'éditorial de la dernière *Plume*, qui dresse un hommage poignant au disparu Olivier Moser, notre président Fonzi pose de très bonnes questions sur les raisons des accidents survenus tout au long de cette saison 2020. Comment comprendre les causes de tous ces événements tragiques et comment les évaluer ? Avec cette pandémie et le semi-confinement qui nous ont tous limités pour voler dans le courant du printemps, il est bien vrai que cette année a mal débuté. Faut-il imputer ces accidents au manque d'expérience dans la progression de vol de ce début d'année ?

Ou faut-il plutôt parler de catégorie de voile ? Certains parapentistes ne volent-ils peut-être pas avec des voiles trop performantes ou un nombre d'heures de vol insuffisamment comptabilisées par année ?

Chaque pilote progresse à sa manière en fonction de ses expériences qu'il accumule tout au long de son parcours de parapentiste. Il ne faut pas non plus sauter les étapes et se mettre dans des conditions que l'on ne peut pas maîtriser.

On oublie trop souvent que le parapente est un sport qui nécessite de se former en permanence. En fonction de sa progression et de son niveau de vol, chaque parapentiste ne devrait-t-il pas dans l'absolu débriefer chacun de ses vols afin de s'améliorer en continu pour son bagage personnel ?

Un autre facteur important est celui de la météo. Les anciens pilotes affirment volontiers que pendant ces dix dernières années et compte tenu du changement climatique, la météo devient plus capricieuse. Les conditions de vol ont nettement

changé. On peut réaliser maintenant assez facilement de magnifiques vols thermiques à travers tout le Jura. Mais qui dit thermique, dit instabilité et turbulences : elles peuvent être parfois très violentes ! Ces éléments naturels ne sont malheureusement pas visibles à première vue.

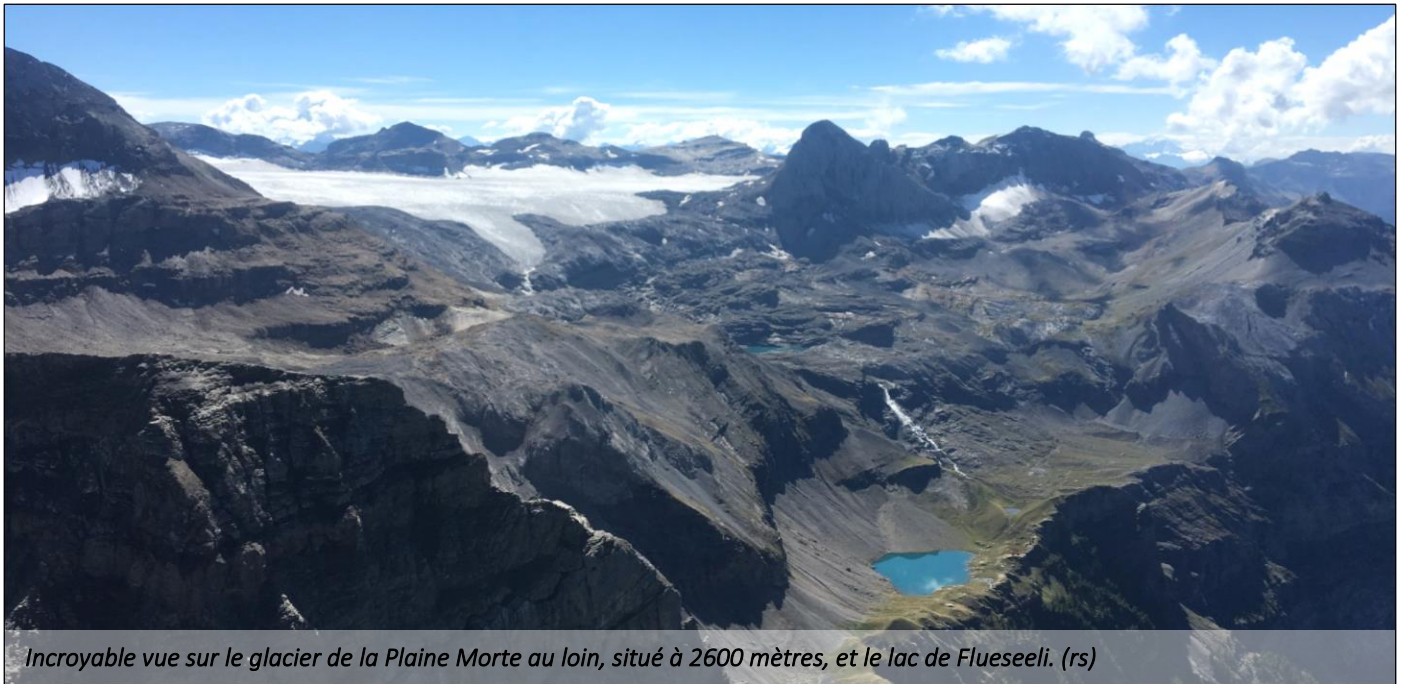
En vol, la chose la plus importante est de garder toujours une distance de sécurité suffisante par rapport au sol. Mais il faut admettre qu'il y a parfois une petite part de chance pour ne pas se mettre dans des conditions dangereuses. Il faut d'ailleurs garder une grande humilité envers cette Dame Nature qui est bien plus forte que nous.

Tous ces accidents me font réfléchir sur la suite que je vais donner à ma passion. Une prochaine étape que je trouverais intéressante dans cette réflexion, serait la leçon ou les leçons que l'on peut retirer de ces incidents de vol. Une analyse détaillée permettrait de donner des conseils judicieux pour que ce genre d'événements tragiques ne se reproduise plus.

C'est pourquoi, en collaboration avec le Club VLI, je vais proposer d'organiser une conférence ouverte à tous les membres pour discuter et échanger de ces différents accidents survenus cette année. Le but est de comprendre ce qui s'est réellement passé en fonction des choix des pilotes qui se sont mis dans des situations qu'ils n'ont pas pu maîtriser. Les conditions météorologiques étaient peut-être aussi certaines fois turbulentes et ont certainement déstabilisé le pilote avec un aboutissement malheureux final : l'accident.

Cette soirée aura lieu dans le courant de l'année prochaine et les informations suivront.

Raphaël Seuret



Incredible view of the glacier of the Plain of the Dead in the distance, located at 2600 meters, and the lake of Fluseeli. (rs)

Une région qui offre de nombreuses possibilités de vol

**Découvrir
La Lenk**

Notre région n'est pas la seule à offrir de belles possibilités d'effectuer de jolis vols. Cette année, Raphaël Seuret en a profité pour explorer d'autres terrains de jeu, en l'occurrence celui de La Lenk. Situé entre Gstaad et le Niesen, ce spot s'avère extrêmement intéressant à plus d'un titre.

Première journée découverte : marche et vol depuis le Bühlberg

Les prévisions météo ne sont pas excellentes sur le Jura pour un début septembre ; on décide alors avec Xavier Berdat de partir dans les Alpes bernoises où les conditions thermiques seront plus favorables. Un grand soleil et un léger vent d'ouest sont annoncés : c'est idéal pour découvrir cette région depuis les airs. Il fait encore nuit lorsque nous partons de Delémont ; il nous faut bien deux heures pour arriver dans la vallée du Simmenthal. En voyant les premières télécabines de Zweissimmen, je m'empresse de contrôler sur Internet si les installations de La Lenk fonctionnent à cette période. Et c'est là que les affaires se compliquent ; celles qui montent du côté



Première journée à La Lenk avec Xavier Berdat au décollage du Metschstand, à l'arrivée des télécabines. Elles étaient en rénovation... (rs)

ouest de la vallée sont ouvertes. Par contre, celles que l'on pensait prendre côté est sont en révision.

J'utilise la nouvelle application de Swisstopo afin de connaître les réseaux de transports et les chemins pédestres qui mènent à ce décollage. Par chance, un bus monte dans

la direction choisie mais malheureusement il vient de partir et le prochain est en début d'après-midi. Vu la situation, on décide d'utiliser notre propre voiture jusqu'au restaurant Bühlberg. Il nous reste encore 400 mètres de dénivélé et une heure de marche pour rejoindre le décollage de Metschstand à 2087

mètres. Un bon petit vent de face nous permet de décoller rapidement, mais malheureusement le ciel est un peu voilé et le thermique n'est pas de la partie : on atterrit 20 minutes plus tard à La Lenk.

Le bus postal nous conduit à notre voiture quand on aperçoit deux parapentes très haut dans le ciel qui avaient certainement dû décoller plus au nord de la vallée ; le site de décollage que nous avons choisi n'était vraiment pas optimal. On profite de monter une troisième fois avec les transports publics pour effectuer une dernière petite marche et vol en improvisant un nouveau décollage situé un peu plus au nord. Un magnifique coucher de soleil clôture cette surprenante journée de vol qui ne s'est pas déroulée comme prévu, mais qui nous a permis de découvrir une nouvelle région avec un grand potentiel de décollage.

Deuxième journée thermique : marche et vol depuis Laubbärgli

De retour du Valais à la mi-septembre et vu les belles conditions thermiques annoncées dans les Préalpes, je décide de faire un petit crochet par La Lenk. Le col du Pillon passé, j'arrive en milieu de matinée à La Lenk. Je parque ma voiture près d'un arrêt postal et le bus me conduit jusqu'à l'auberge d'altitude Laubbärgli. Arrivé à destination, je

termine la préparation de mon sac. Une parapentiste qui se trouvait dans le car vient vers moi pour me demander vers quel déco je pensais aller ? Je lui réponds que c'est la première fois que je viens à cet endroit et que j'avais vu des parapentistes décoller depuis ce site quelques semaines auparavant. Elle me donne quelques informations sur les différents terrains de décollage et on finit par prendre ensemble le chemin qui nous mène à 2114 mètres au lieu-dit Obere Seewle ; il nous faut environ 45 minutes pour atteindre le site d'envol.

Il est 11 h 30 et les conditions ne sont pas encore optimales : un léger vent arrière est présent et le thermique ne s'est pas encore installé. Nous prenons notre pique-nique en attendant des conditions plus favorables. Je fais la connaissance de cette parapentiste qui s'appelle Katrin Gant. Elle habite St-Stephan, le village situé près de La Lenk. Elle possède une formation de psychologue et travaille actuellement dans le domaine du parapente pour la gestion du mental. Elle donne des cours dans la partie suisse allemande comme notre homologue Catherine Baron pour la Romandie. Elle a énormément de succès : plus de 100 personnes participent à ses conférences. J'ai eu beaucoup de plaisir de partager ces quelques moments

avec elle et j'ai pu lui parler de mes expériences de vie douloureuses que j'ai traversées dernièrement : le hasard des rencontres de notre vie est parfois bien surprenant et très enrichissant !

Le thermique s'installe vers midi et Katrin décolle la première. J'arrive à prendre un vent ascendant qui me mène à plus de 3000 mètres d'altitude. Après un quart heure d'attente, on continue ensemble notre vol entre Adelboden et La Lenk. Je pars dans la foulée dans la direction du Wildstrubel avec le glacier de la Plaine Morte et survole ensuite des paysages à vous couper le souffle. Trois bonnes heures de vol à se balader dans les airs au-dessus de ces contrées qui m'étaient encore inconnues. J'atterris proche de ma voiture et retour au Jura chez Matou pour mettre sous pli *La Plume* de l'Oli. Journée mémorable avec des images plein la tête.

Troisième journée paralpinisme : cabane du Wildstrubel

Lors d'un vol du soir, Pierre Arn me propose de faire prochainement l'ascension du sommet du Wildstrubel et de le redescendre en parapente. On prévoit de prendre la météo en début de semaine et une fenêtre météo favorable est annoncée pour les vendredi et samedi 18-19 septembre. Un dernier coup de fil jeudi soir afin de réserver la cabane et c'est parti pour préparer nos affaires : parapente, sellette, bons souliers de marche, pique-nique pour deux jours et de quoi se recharger pour la nuit au refuge.

Bernard Cattin fait aussi partie de l'expédition. Départ à 5 h 45 du Jura pour une arrivée à La Lenk vers les 8 h 15. Le bus nous conduit à Iffigenalp où l'on fait une dernière pause-café avant la grande montée. Conditions idéales pour débuter notre marche, le soleil est caché derrière les grandes montagnes valaisannes et l'on peut ainsi bénéficier de l'ombre bien agréable. Les sentiers sinueux et escarpés nous plongent dans l'abîme de ces magnifiques



Survol d'une région magnifique à plus de 3000 mètres entre La Lenk et Adelboden sur la droite, avec une vue à couper le souffle sur le Simmenthal. (rs)



Une trio magique avec un sourire de circonstance : Raphaël, Pierre et Bernard. (rs)

paysages du Simmenthal. La télécabine de l'armée qui rejoint le site des radars aériens militaires passe juste au-dessus de nos têtes. Quelques pauses bien méritées nous permettent de nous ravitailler et de refaire le plein d'énergie. On rejoint la cabane du Wildstrubel en début d'après-midi. Elle se situe à 2793 mètres d'altitude : un peu tôt pour commencer l'apéro !

On laisse nos sacs au refuge et on gravit le sommet où se trouve les installations militaires. Arrivés dans les hauteurs, une splendide vue se dégage sur le glacier de la Plaine Morte avec en fond de plan la montagne du Wildstrubel. On profite d'immortaliser le moment par quelques clichés. Quelle surprise d'apercevoir plusieurs parapentes enrouler les généreux thermiques et



Lever de soleil sur la cabane du Wildstrubel. (rs)

disparaître derrière les gros nuages : cette journée devait aussi être excellente pour du vol de distance ! On redescend gentiment au refuge tout en admirant un magnifique coucher de soleil sur les Préalpes vaudoises. La gardienne de la cabane nous donne notre dortoir et on prend un apéro bien mérité. Un bon petit souper nous est proposé, composé de soupe, salade, riz casimir et dessert, de quoi rassasier nos estomacs. Nous prenons un dernier café et sommes contents de retrouver nos lits pour un repos bien mérité, malgré quelques traditionnels ronflements comme toujours en cabane.

La nuit est mouvementée car un fort vent fait craquer le plafond. Le réveil à 6 h ne nous donne pas envie de nous lever vu les conditions venteuses. Après discussion et suite aux prévisions météorologiques annoncées, on renonce à l'ascension du Wildstrubel, d'autant plus que la pluie arrive pour le milieu de la matinée.

Un déjeuner copieux nous est servi et on prépare nos affaires pour redescendre au plus vite. Sur le sentier du retour, le vent devient plus faible car la montagne nous protège du vent du Sud. Environ 600 mètres au-dessous de la cabane, le vent faiblit, voire cesse. Très surpris, on déballe notre voile et on arrive à prendre notre envol qui nous fait planer jusqu'à La Lenk tout proche de notre voiture.

C'est toujours un grand plaisir de vivre ainsi notre passion et surtout de pouvoir redescendre de cette manière en volant. On a pris la sage décision de renoncer à notre sommet du Wildstrubel car la pluie est arrivée peu de temps après notre atterrissage.

Pour moi ce furent trois journées bien différentes mais très enrichissantes faites de nouvelles découvertes tant au niveau des paysages que des relations humaines.

Merci à mes compagnons de vol !

Edition 04/1991 : quand le chef « plumiste » devient président !

Les archives de *La Plume*

30

L'histoire pourrait se résumer ainsi : quand le créateur de *La Plume* devient président. Eh oui, Philippe Zahno, à qui *La Plume* avait consacré sa longue interview dans l'édition de juillet 2020 signe l'éditorial pour remercier son prédécesseur Fritz Leuenberger : *« Fritz a su maintenir un bon cap, avec une excellente ambiance dans le Club, et avec des relations sereines entre libéristes et agriculteurs. »*

Trente ans plus tard, rien n'a changé dans les contacts entre libéristes et agriculteurs. On a encore de la chance dans notre tout petit coin de pays de ne pas à devoir faire les fonds de nos poches pour pouvoir humer le thermique depuis nos décollages. Il y a les bouteilles de vin pour ça, hein, Simon ?!

Cette édition nous apprend l'ouverture d'un nouveau site de décollage, mais chuuuuuuuuu, il ne faut pas trop le dire. Cela se passe du côté de Loveresse. Tiens donc... *« Il a été ouvert par des deltistes de Bienne ; ce sont des gens super qui ne voient aucun inconvénient à ce que nous l'utilisions. Attention toutefois ! Il n'est guère possible d'y ouvrir plus de quatre ailes simultanément. Il faudra donc s'arranger. »* Pas besoin de s'arranger aujourd'hui, il est en fait réservé à une certaine élite de l'aile triangulaire...

On signalera encore cette phrase sous forme d'appel, mais pas forcément un appel au secours. On nous apprend que *La Plume* cherche des écrivains : *« Si vous allez à l'étranger, si vous réalisez un beau vol, si votre copain se marie ou a un enfant, si vous ouvrez un nouveau site, faites-en profiter tout le monde. »*

La Plume 07 / 1991 : les parapentistes débarquent...

Dans son éditorial, le président Philippe Zahno constate que les parapentistes sont de plus en plus nombreux. Même s'ils sont membres de la FSVL, ils n'ont pas adhéré au Delta-Club Jura. *« Or, relève-t-il dans son propos, les problèmes qui touchent parapentistes et deltistes sont les mêmes : ils concernent essentiellement les sites de décollage et d'atterrissage. Les francs-tireurs ne peuvent que provoquer des ennuis, raison de plus pour dire à tous les parapentistes rencontrés sur les sites (Boécourt notamment) que le Club existe, qu'il accueille tous les adeptes de vol libre, et qu'il adaptera ses statuts cet hiver. »* Le mariage s'annonce royal...

À l'enseigne de la chronique relatant la sortie de l'Ascension dans les Hautes-Alpes françaises, Polux nous gratifie d'une très belle anecdote.

On peut tout d'abord lire que le samedi matin, quelques vols se font à Saint-Vincent-les-Forts, avec atterrissage au lac de Serre-Ponçon. Et c'est maintenant que cela devient croustillant : *« Un de nos parapentistes se paye le luxe de coiffer un frêne avec sa voile et d'élire domicile sur le pommier d'à côté. Malheureusement pour lui, les pommes n'étaient pas encore mûres et il a été récupéré sans mal et sans dégâts matériels par quelques copains. »*

On s'arrête à la page 11. Titre : *« Casque intégral : une nécessité ! »* Et c'est signé : le poulet qui bat de l'aile. Il y est question d'un atterrissage en delta après une mauvaise décision et surtout un posé devant une classe d'école qui passait par-là... Bilan : *« Je m'en tire « seulement » avec une commotion et une fracture probable de la maxillaire supérieure. Deux semaines d'arrêt de travail à 100%, puis à 50%. Je n'ose imaginer le même choc avec un casque traditionnel, ou pire sans casque... Un slogan dit : « Les têtes intelligentes se protègent. »*

La Plume 12 / 1991 : la fameuse semaine 33...

En épluchant ces trésors d'histoire du VLJ, on tombe forcément sur des pépites. La fameuse semaine 33, vous connaissez ? Maintenant oui... C'était la fameuse semaine de l'année où les deltistes s'adonnaient à leur activité favorite, soit passer un maximum de temps sous leurs ailes triangulaires. Les premières lignes de l'article valent leur pesant d'or : *« Avec toujours les mêmes fous depuis quelques années, plus quelques-uns, moins d'autres, nous avons volé sept jours sur sept, de Chamonix à Fiesch en passant par Veysonnaz – Thyon 2000. »*

La semaine 33 a été une réussite sur toute la ligne. Et surtout, entre les lignes, on peut comprendre que les



Le site des Rochers de Loveresse a été ouvert par les deltistes de Bienne. (db)

soirées se terminaient fort tard après avoir ingurgité quelques boissons méritées pour tous ces jolis vols. En fin de propos, « Philippe-le-moins-Long » (c'est lui qui signe la semaine 33), évoque des conditions météo bizarres le dernier jour à Fiesch : « *Nous avons été aux premières loges à Bellwald pour voir couler tous les pilotes qui arrivaient par petites grappes de l'Eggishorn. La pompe à couillons de Bellwald n'a pas fonctionné ce jour-là.* » Et ça, c'est plutôt rare... !

Page 14 : les problèmes rencontrés sur les sites sont évoqués. On ne va pas vous offrir une énumération complète, mais juste quelques faits saillants. On apprend ainsi qu'à Graiter, l'un des propriétaires du pâturage a soudainement exigé un montant important pour l'utilisation de son terrain. Il a fallu négocier et tout est rentré dans l'ordre.

On le sait, les relations tendues avec l'agriculteur de Montmelon (attention, il peut sortir la fourche... !) ne datent pas d'hier. En 1991, l'auteur de l'article précisait que l'atterrissage habituel ne devait plus être utilisé : « *Le nouveau propriétaire ne veut plus nous voir !* » Et trente ans plus tard, rien n'a changé...

La Plume 04 / 1992 : le VLJ est né !



Il faut retenir une date, celle du 7 mars 1992. C'est l'assemblée générale convoquée par le Delta-Club Jura. C'est l'heure du grand mariage avec la nouvelle famille des parapentistes. Le destin de la grande famille du vol libre est scellé, comme le souligne Philippe Zahno dans son

éditorial : « *En quelques heures, et non sans émotion, nous avons ouvert les portes à tous ceux qui partagent la même passion : voler en décollant à pied.* »

Mariage de raison, on apprend quelques pages plus loin que le désormais VLJ a besoin d'un nouveau logo. Un concours d'idées est ainsi lancé. Et voici les conditions : « *Qui fera le plus beau logo, le plus aérien, le plus explicite, le plus fou, le plus photogénique, le plus esthétique, le plus... tout ?* »

Ils bossaient bien, les plumistes de l'époque. 16 pages, bel effort ! Et en page 14, on peut prendre connaissance de quelques règles de sécurité en matière de priorité dans le ciel. Alors, juste une seule qui est toujours d'actualité : « *Lorsque le croisement a lieu le long de la pente, celui qui a la pente à sa droite a la priorité. Celui qui a la pente à sa gauche doit s'écarter de la pente.* » Et c'est toujours valable pour ceux qui l'ignorent ou l'ignoraient...

La Plume 06 / 1992 :

Vincent Jubin à l'honneur !

En lisant l'éditorial, on apprend que les conditions météorologiques printanières n'ont pas été à la hauteur des espérances. Du coup, peu de jolis vols de distance. Les championnats jurassiens de delta sont largement à l'honneur et il est longuement question de la domination de Vincent Jubin, auteur de 3000 points en trois manches. Du jamais vu dans l'histoire du Club. Isabelle Piaget, pourtant excellente deuxième, comptabilise 2525 points et Vincent Rebetez, troisième, 2168. Quelle domination en effet de Vincent Jubin !

Du côté des différents sites, on apprend qu'à Boécourt, la bourgeoisie a refait une partie du chemin qui mène au départ : « *La route est presque trop belle, s'exclame l'auteur de ces quelques lignes. Si bien que la bourgeoisie demande aux utilisateurs de rouler modérément sur le nouveau tronçon, afin qu'il conserve le plus longtemps possible son bel aspect actuel.* »

En dernière page de cette édition, le discours est carrément dithyrambique. On apprend que le Club compte sa première « femme-ulmiste » en la personne de Marie-Noëlle du Dédé Cattin. Elle a en l'occurrence obtenu sa licence d'ULM en France voisine : « *Y paraît que l'instructeur lui a donné le brevet pour ne plus l'entendre...* », écrit « UL-Moi-la »...

La Plume 12 / 92 :

annonce de démission

Dans son éditorial, Philippe Zahno informe que le comité est démissionnaire et qu'il faudra trouver de nouveaux candidats pour repourvoir les postes vacants. Il lance un appel à tous les membres. Cet éditorial retrace quelques événements et en annonce d'autres. Je m'attarde sur un paragraphe où sont annoncés deux samedis de plages de secours... « *Y'en a qui feraient bien de l'ouvrir une fois pour vérifier la culture des champignons !* »

Notre ami Polux signe plusieurs articles dans cette édition. Il évoque notamment une sortie « paralpinisme » à l'Obergabelhorn (4062 mètres), en compagnie de Philippe et Eric. Les trois larrons atteignent le sommet, mais cela se compliquera pour décoller afin de rejoindre la vallée par la voie des airs. On n'entrera pas trop dans les détails, mais en fin de récit, Polux s'autorise la réflexion suivante : « *Cette course qui s'est pourtant bien terminée laisse apparaître certains problèmes pour ce genre de vols. Il y a tout d'abord la fatigue de l'ascension qu'il faut maîtriser. La fixation de la voile au sol n'est pas encore satisfaisante. Des pincettes et des ficelles ont été utilisées, mais la neige est trop dure et les pincettes ne tiennent pas ou se cassent en les enfonçant.* » Attention donc...

La Plume 04 / 1993 : une histoire de numéros de téléphone...

Ah, les années nonante... Les téléphones portables n'avaient pas encore fait leur apparition. Peut-être

quelques natel B, et encore. Ces espèces d'engins lourds étaient planqués dans le coffre de la voiture. Un luxe à l'époque. Je me souviens avoir fait l'acquisition d'un natel C pour un prix de 3000 francs (y compris les rabais) et la minute de conversation était facturée 1,79 franc. Ce qui nous amène au propos. En première page, sous forme d'édito et à la demande de quelques membres, les numéros de téléphone des membres du comité sont dévoilés. On y découvre des numéros à six chiffres, des indicatifs 032, 066. C'est la belle époque !

c'est la semaine 31 qui a été retenue. Des vols, de la camaraderie, quelques apéros de circonstance, bref, belle ambiance. Dans son résumé, « Le Popol » détaille un vol avec un brin de malice : *« L'option du Jack fut la bonne et il vola plus de deux heures à près de 3000 mètres. Il a passé à l'aplomb de Sierre et a atterri dans le bois de Finge près d'un boxon. Cela pour la plus grande joie de ces dames. Enfin un pigeon ! »*

La Plume 07 / 93 :
le bronze d'Isabelle !

C'est ce qu'on peut en déduire à la lecture de l'article relatant les péripéties des treize pilotes qui ont fait le long déplacement dans l'un des plus beaux cantons de Suisse. La faute à qui ? A quoi ? A la météo, bien évidemment. Dans cet article, il est beaucoup question d'anecdotes. La première : *« Deux ou trois exploits valent la peine d'être racontés. Le premier, c'est l'endurance nocturne de quelques participants : mais comment font-ils pour voler après être rentrés deux nuits de suite à 5 heures du matin complètement bourrés ? »* Et quelques lignes plus bas : *« Un petit mot encore concernant l'hôpital de Samedan. Il est très confortable selon Roland qui y a passé cinq jours pour un furoncle mal placé... »* Ainsi va la vie du Club...

La Plume 04 / 94 :
merci le parachute de secours...

1994 marque le 20^e anniversaire du VLJ. Une grande fête de l'air se prépare en coulisses pour septembre. C'est ce qui ressort notamment de l'éditorial de Philippe Zahno. Un paragraphe retient toute mon attention, et pour cause : *« Tout aussi importante, la première expérience 1994 du jeté du parachute de secours, réalisée par notre chef de la sécurité. Francis Petermann a eu la vie sauve à la suite d'un tumbling, grâce au bon état de son parachute de secours et à ses réflexes. Et dire que certains pilotes connaissent à peine la couleur de leur parachute... »* Euh, pour le mien, c'est rouge et blanc... !

D'ailleurs quelques pages plus loin, l'intéressé a sorti sa plume aiguisée pour distiller quelques conseils de ce qu'il ne faut pas faire suite à son expérience : *« Ne jamais voler par foehn, fortes rafales, brouillard, tempête de neige, orage, vent fort ou trop forte bise. »* C'est toujours valable aujourd'hui, d'ailleurs ! Et de conclure : *« C'est en forgeant que l'on devient forgeron. »* Sacré Francis !

Daniel Bachmann



Ah, les bons vieux téléphones de l'époque : c'était le seul moyen de s'atteindre, à défaut de téléphones portables dignes de ce nom...

L'anecdote de cette édition qui prête aujourd'hui à sourire, c'est l'aventure contée par NÉNÉ. Un certain Patrick lui a amené un cocon qu'il n'utilise plus. NÉNÉ réfléchit et a soudain une bonne idée : il va installer un dispositif qui permettra de le tester chez lui. Dans un premier temps, tout se passe bien, NÉNÉ se balance à gauche et à droite : ça tient bon, pense-t-il. Et puis, raconté avec ses mots : *« Boum ! A plat, par terre, le souffle coupé. Ébahi, je roule de côté, toujours dans le cocon, pour regarder la vis et oh surprise, le crochet s'était déplié. Je n'ai pas eu le temps d'ouvrir le parachute que Patrick m'a gracieusement laissé avec le cocon. »* Ainsi va la vie du VLJ...

Alors que la semaine 33 était la règle pour une semaine de vols, cette fois,

L'éditorial de cette édition donne le sourire. Il est tout d'abord question d'excellentes conditions météorologiques du printemps. Et dans la foulée, au deuxième paragraphe, on parle d'Isabelle Piaget, la regrettée pilote de delta. L'auteur écrit ceci : *« Une qui a garni sa banque de souvenirs, c'est bien sûr Isabelle. Avec son brevet dont l'encre n'est pas encore tout à fait sèche, elle a confirmé son grand talent et elle a ramené du Japon rien moins que la médaille de bronze des championnats du monde féminins de delta. »*

La Plume 12 / 93 :
le furoncle du Sanca !

La semaine de vol organisée par le Club dans les Grisons ne restera pas dans les annales, du moins en ce qui concerne le vol proprement dit.



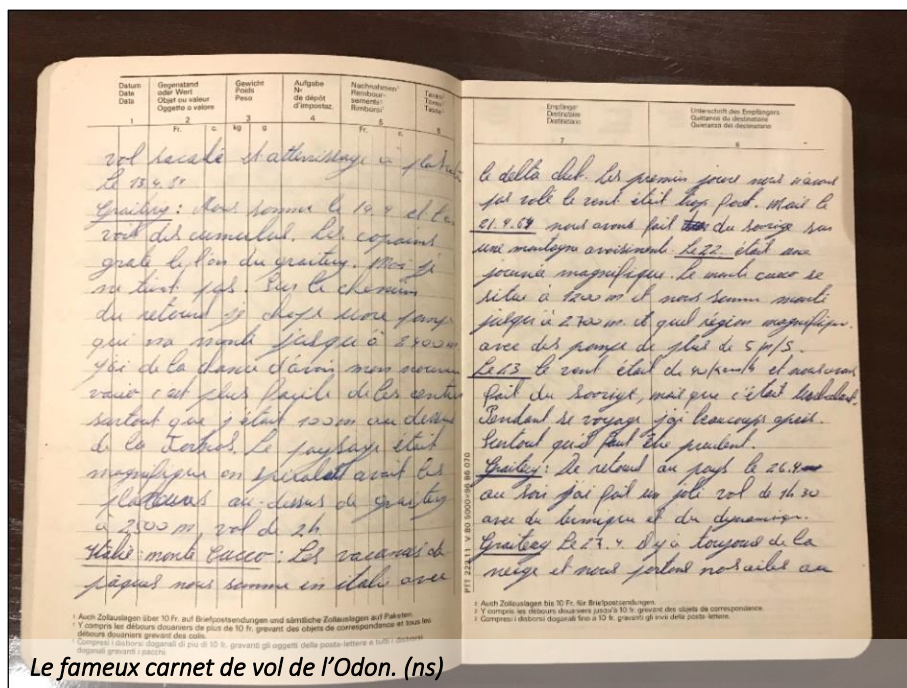
Des retrouvailles amicales entre les deux anciens Matou et l'Odon. Et une bonne bière pour sceller l'amitié, c'est juste le minimum. (ns)

Quand l'Odon régnait en grand maître sur le delta suisse...

L'interview vérité

Pour cette édition, *La Plume* consacre la grande interview à Vincent Rebetez, dit l'Odon. C'est grâce à la précieuse aide de notre cher Matou que j'ai eu l'immense plaisir de le rencontrer.

Vincent Rebetez est né aux Genevez et a toujours vécu à Moutier. C'est à ce moment qu'il nous explique être né dans la cuisine d'une ferme sans chauffage, les pieds en avant... raison pour laquelle il a depuis toujours froid aux pieds. Marié depuis 1983 à Dame Danièle, la famille s'agrandit en 1989 avec la venue de leur fille Cyrielle. Cette dernière est très active dans le domaine de l'équitation et travaille actuellement au Centre Equestre National à Berne. Odon lui a en partie transmis le virus du vol libre, car quand elle a un peu de temps, elle aime profiter des airs avec des vols en parapente biplace dans la région du Chasseral. Horloger de profession, Vincent est le patron d'une boutique d'horlogerie –



Le fameux carnet de vol de l'Odon. (ns)

bijouterie implantée depuis 30 ans, une vraie entreprise familiale. En grand horloger qu'il est, il a pris soin et réparé plusieurs clochers de villages comme par exemple ceux de Moutier, Champoz, Belprahon et Perrefitte.

Quand est-ce que tu t'es lancé dans la grande et belle aventure du vol libre ?

« J'ai commencé l'écolage de delta-plane en 1983 et obtenu mon brevet de pilote l'année suivante. Avec les compagnons de l'époque : Matou, le



Le fameux « Schnouffer »... (ns)

Méné, André Cattin, le Tscick, Roby Bögli, Etienne Chavanne, Mario Buloni, Jean-Claude Guerdat (et j'en oublie), nous avons passé des années de vol inoubliables ».

Je ne peux pas vous retranscrire toutes les anecdotes qui m'ont été racontées, sinon j'aurais besoin des 36 pages du journal, mais je peux vous assurer que j'ai beaucoup ri en écoutant toutes ces histoires. Les varios ont rapidement fait leur apparition sur le marché, mais notre ami l'Odon détient un instrument de marque : le « schnouffer ». Il s'agit d'un détecteur de thermiques, mais

il nous avoue en riant qu'il n'a heureusement jamais fonctionné. Vincent devient rapidement un très bon pilote ; il vole dès qu'il en a l'occasion et se lance tout naturellement dans la compétition. En 1988, le Club Delta Jura organise les premiers Championnats jurassiens de distance, une sacrée organisation pour tout mettre en place, mais que de bons souvenirs à la clé. En 1989, il participe au Championnat de Suisse au Tessin, où il rentre avec le titre de champion individuel en poche. Vincent continue la compétition pendant encore une quinzaine

d'années et ne manque pas de remporter le titre par équipe en 1998 à Fiesch.

Quel est ton meilleur souvenir de toutes ces années de compétition ?

« Clairement Bassano del Grappa en Italie. Il s'agissait d'une compétition internationale où le niveau était très relevé et toute l'équipe est rentrée avec de très bons résultats, c'était très satisfaisant. »

Qu'est-ce qui est le plus dur dans la compétition ?

« Trouver une chambre ! Petit souvenir de Kitzbühel en Autriche. Tout s'était déroulé à merveille, mais à un moment donné, il fallait bien trouver un endroit où dormir. Alors on a sonné à la porte des gens jusqu'à ce qu'une bonne âme décide de nous héberger... Il était alors 2h du matin. »

Vincent vole encore de temps à autre et participe au 45^{ème} anniversaire du Club Vol Libre Jura organisé dans les Vosges. Ensuite, ce sont un peu les autres hobbies qui prennent le dessus : navigation à voile, partir à l'aventure dans des coins sauvages en camping-car, le vélo qu'il pratique assidûment, etc. Ces activités lui permettent de pratiquer les choses en famille, car pendant toutes ces années de vols en compétition, il était toujours absent les week-ends.



C'était une autre époque...

Pourquoi est-ce que ton catamaran se nomme la crêpe ?

« Il est resté sans nom pendant 4-5 ans et un jour pendant une course, une petite fille qui passait par là dit à son papa « regarde ce bateau, il doit se retourner comme une crêpe ». Alors voilà, le nom était finalement tout trouvé. »

Vincent nous avoue fièrement qu'il est toujours membre du Club, les cotisations ne sont pas chères... mais non, c'est bien entendu toujours une bonne occasion de revoir les amis du vol lors des différentes sorties.

Le parapente ne t'a jamais titillé ?

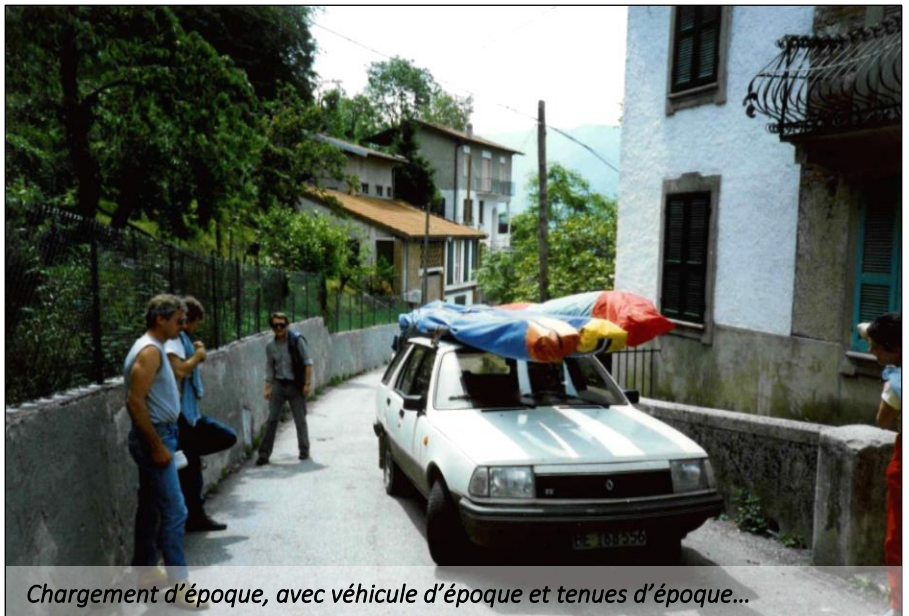
« Bien sûr, on s'y est d'ailleurs attelé au début de la discipline dans les années 89 avec les petits vols de talus. Les sites régionaux de l'époque n'étaient pas vraiment adaptés aux performances des premières ailes. L'expérience a malheureusement été de courte durée. Lors d'une sortie entre amis à Fiesch, une personne manquait à l'appel lors du voyage de retour. Gianni a été victime d'un accident mortel. »

Naturellement refroidi par la tragédie, l'aventure parapente a pris fin. Vincent continue de regarder le ciel avec ses yeux de deltiste et se dit régulièrement : « Là, ça pourrait être une belle journée de vol. » Toujours présents aux manifestations régionales, le « Graitricks » lui avait même donné l'envie d'acheter une nouvelle aile, mais il va encore un peu attendre.

Que penses-tu de la nouvelle génération de pilotes ?

« C'est fantastique ! Tout a rapidement évolué, c'est la grande classe. La nouvelle génération de pilotes bénéficie de l'expérience kamikaze des anciens, de l'évolution du matériel et prend énormément de plaisir. »

Vincent nous confie qu'il n'a évidemment pas encore mis le vol au placard, il va sûrement reprendre à la retraite, d'ici environ trois ans. Il garde des souvenirs impérissables de toutes ces années de vols et nous conte ses aventures avec un grand sourire. Le Delta Club Jura, devenu le Club Vol Libre Jura en 1991 est



Chargement d'époque, avec véhicule d'époque et tenues d'époque...



Découverte de paysages sublimes. (vr)



Après le vol, on refait le vol en bonne compagnie...



Les deltas sont prêts, il faut attendre les bonnes conditions pour décoller. (vr)

une grande famille, il n'y a pas de compétition entre les membres. Les seuls coups de gueule dont il se souvient sont ceux de l'assemblée générale, le caissier n'était jamais à jour avec les comptes.

Notre ami l'Odon aime le monde et a le contact facile. Pour terminer cette interview, il nous raconte un retour d'Italie assez musclé. Matou se rappelle très bien de cette anecdote qui a failli tourner au vinaigre avec les douaniers italiens. Sur le chemin du retour, peu avant la

douane, nos deux compères s'affairent à rapidement trouver une cachette pour leur anti-radar, qui soit dit en passant était évidemment interdit et ne fonctionnait pas... Mais la douane volante était déjà en train de les observer et leur demande gentiment de s'arrêter. Infraction constatée : le chargement des ailes. Une loi italienne disait que les deltas n'osaient pas dépasser le pare-chocs avant du véhicule. Odon déplace, re-fixe le tout et s'adresse aux douaniers : « *bene cosi ?* ». En réponse

très amicale, les deux compères reçoivent une amende de 500'000 Lires italiennes. Ça n'a pas du tout faire rire Vincent qui la déchire sur le champ. Le ton monte, Odon est prié de monter dans le bus de la douane où tout dégénère, il en arrive même aux mains. Après plusieurs tentatives, Matou réussit à raisonner Vincent et les deux amis peuvent finalement reprendre la route avec cette fois-ci une amende de 800'000 Lires. Je tiens tout de même à préciser qu'en partant, Odon ouvre la fenêtre de la voiture et déchire la nouvelle contravention... Tout est bien qui finit bien, les deux amis ont pu continuer leur route et arriver à bon port. Après quelques mois, Vincent reçoit une lettre de l'ambassade accompagnée d'un bulletin de versement. Ce courrier a d'ailleurs été affiché comme trophée pendant plusieurs années dans la boutique. On se réjouit d'ores et déjà de voler avec Vincent si l'envie lui tient toujours une fois qu'il aura remis les clés de sa boutique.

Propos recueillis par
Nicole Siekmann et Matou,
et rédigés par la Nini



Tout pour la compétition ! (ns)