

# LA PLUMIE



Décembre 2021

Le président Fonzi et la vice-présidente Nini rendent leur tablier  
Bilan d'un quinquennat riche en émotions

Interclubs de delta

Le VLJ monte sur la troisième marche du podium

La Jura'ltitude est devenue un Trophée en 2021

Un concept qui pourrait être pérennisé

Christian Voiblet est un champion de l'aile rigide

C'est la grande interview à découvrir dans cette édition

Journal interne du Club Vol Libre Jura, [www.vollibrejura.ch](http://www.vollibrejura.ch)

(Deux numéros par année)



*Editorial signé  
Valérie Groux,  
secrétaire du VLLJ*



Voilà que l'année 2021 arrive déjà à son terme. Nous avons l'espérance que la situation sur le front de la pandémie du Covid s'améliore et que le vol libre n'en soit plus touché... Il en a été autrement ! Cela a affecté les écoles, les biplaceurs et notre Club.

En effet, les écoles ont été limitées par le nombre d'élèves, les biplaceurs interdits de travailler et, pour le Club, la sortie du printemps et la conférence de Catherine Baron ont encore été annulées. Cet été, les restrictions ont été diminuées, puis enfin levées. Et cet automne, notre Club a pu organiser quelques activités, que vous trouverez relatées dans cette édition. Quel plaisir de se revoir et de partager le vol libre en compagnie de passionnés.

Ces presque deux années de règles sanitaires contraignantes ont eu des effets négatifs sur la pratique du vol libre, sur la cohésion des membres. Cela s'agit moins sur les groupes WhatsApp et la motivation a baissé chez certains. De plus, la météo n'a pas été très favorable cette année, c'est le moins que l'on puisse dire. Cela se ressent sur le nombre de vols effectués et les distances cumulées.

Et pour 2022 ? J'espère que la motivation, la météo et surtout que la situation sanitaire s'amélioreront, afin que nous puissions tous nous retrouver lors d'une sortie au Piémont à l'Ascension par exemple.

Au sein du comité de notre club, il va y avoir des changements.

Notre cher président Fonzi ainsi que notre charmante vice-présidente Nini quittent leurs fonctions après cinq années données au Club, sans compter leurs précédents mandats au VLLJ. Ce duo dynamique et motivant a mené le Club jusqu'ici et a permis une bonne stabilité.

Voilà bientôt trois ans que je participe au comité et que j'ai pu voir leurs compétences de meneurs, leurs connaissances sur le fonctionnement du Club, de la FSVL, des sites de vol et de tous les détails qui animent la vie d'une telle société. Cette connaissance est un trésor pour le Club, des savoirs qui ne sont pas faciles à transmettre.

Le prochain comité pourra partir sur de bonnes bases grâce au travail de Fonzi, Nini et des autres anciens membres du comité. Il pourra donc continuer de mener à bien la gestion du Club. MERCI pour tout ce qu'ils ont apporté au VLLJ et l'engagement qu'ils y ont mis.

Soyez présents samedi 29 janvier 2022 chez la Dette à Bassecourt pour notre prochaine assemblée générale. Ce sera notamment l'occasion de remercier personnellement Fonzi et Nini pour leur engagement et de découvrir la nouvelle composition du comité.

Le 15 novembre 2024, notre Club fêtera ses 50 ans ! Des envies, des souhaits, de la disponibilité, du temps à offrir ? N'hésitez pas à vous manifester auprès de votre comité.

## Journée de clôture : vols et récompenses...

Comme chaque année (sauf en 2020 en raison de la pandémie), fin octobre coïncide avec la journée de clôture du VLLJ. C'est à Courfaivre que s'est tenue celle de 2021 selon un programme bien rodé.

Comme chaque fois, Pierre a sorti sa machine à « schlepper du spat » qui a ravi les nombreux adeptes de cet exercice. Une autre équipe est allée tâter de la bise du côté de Boécourt dans des conditions fortes. Malheureusement, pas tout le monde n'a pu décoller.

L'après-midi, alors que le treuil était en pleine action, un groupe est retourné à Boécourt. Et là, le thermique s'est montré incroyablement généreux pour cette période de la saison, puisque plusieurs parapentistes ont atteint les 1400 mètres. De quoi faire un joli pied de nez à ceux qui avaient privilégié l'exercice du treuil en plaine.

Le soleil couché, tout ce joli monde s'est retrouvé au Refuge du Champion pour un apéritif offert par le Club. L'ambiance a été festive, malgré un froid vif et mordant.



Le principe de la journée de clôture veut que chacun amène son souper, en l'occurrence des grillades. Miam, miam...

En début de soirée, les lauréats du Trophée Jura'ltitude 2021 ont été récompensés par le président du comité d'organisation Vincent Aubry. Bravo donc à Damien Charmillot (2<sup>e</sup> en biplace avec Claudie Moser), Morane Montavon (1<sup>er</sup>) et Olivier Groux (3<sup>e</sup>). (texte et photo : db)

## Photo de « Une » : Christian Voiblet dans ses œuvres



Christian Voiblet mérite amplement de faire la « Une » de cette édition hivernale, puisque c'est à lui qu'a été consacré la grande interview de fin de

*Christian Voiblet : un bonheur communicatif, même en parapente... (cv)*



*Plume*, sous la plume conquise et acérée de Raphaël Seuret.

Ce cliché de toute beauté a été pris lors des championnats du monde 2015 au Mexique lorsque Christian Voiblet avait conquis la médaille de bronze.. Bravo, champion ! (db)

### Remerciements

**Aux plumistes :** Valérie Groux (l'éditorial et sortie du VLJ à La Lenk) Damien Charmillot (bilan présidence Alphonse « Fonzi » Frésard et vice-présidence Nicole Siekmann), Yann Bouduban et Stéphane Geiser (hommage à Daniel Bouquet), Francis Gafner (Championnats de Suisse Interclubs de delta), Nicolas Tatti (nouvelles voiles delta et voyage en Italie), Roman Kowalczyk (saison de cross), Julien Gogniat (portrait de Nathan Chaignat, jeune crosseur), Olivier Groux (Trophée Jura'ltitude 2021), Vincent Aubry (bilan et perspectives Jura'ltitude), Michel Charmillot (nouvelles girouettes), Nicole Siekmann (Morane Montavon à la Vercofly), Raphaël Seuret (Hike & Fly Jura, le non-volant et la grande interview de Christian Voiblet) et Daniel Bachmann (journée de clôture du VLJ, traversée du Jura et les archives de *La Plume*).

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 2022

**Samedi 29 janvier 2022 :** 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.

**Du jeudi 26 au dimanche 29 mai 2022 :** sortie de l'Ascension au Piémont. A confirmer encore en raison de la situation sur le front de la pandémie. D'autres informations suivront en temps voulu.

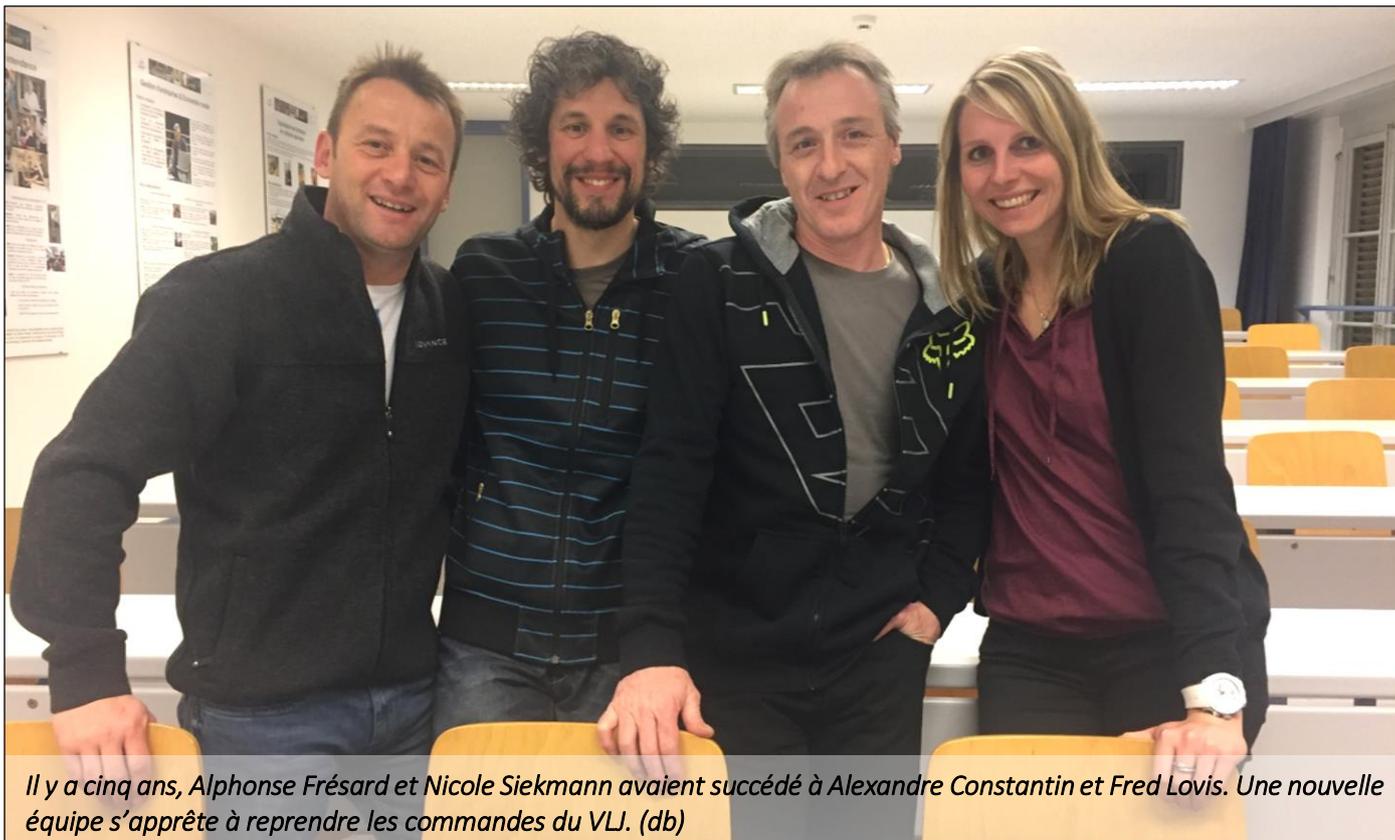
**Jura'ltitude XC 2022 :** le comité d'organisation, qui se réunira prochainement, fournira des informations en temps voulu. Davantage de détails sur [www.jural-titude.ch](http://www.jural-titude.ch) et sur la page Facebook.

**Du vendredi 26 au dimanche 28 août 2022 :** Graitricks, à Moutier. D'autres informations suivront en temps voulu.

**15 novembre 2024 :** le Club Vol libre Jura fête ses 50 ans !

# « Fonzi » et « Nini » : un quinquennat riche en émotions !

Bilan après cinq années



*Il y a cinq ans, Alphonse Frésard et Nicole Siekmann avaient succédé à Alexandre Constantin et Fred Lovis. Une nouvelle équipe s'apprête à reprendre les commandes du VLJ. (db)*

Cinq ans ! Lors de la prochaine assemblée générale du VLJ, à Bassecourt (le 29 janvier 2022), le président Alphonse « Fonzi » Frésard et la vice-présidente Nicole « Nini » Siekmann remettront leur mandat après cinq années passées dans leurs fonctions dirigeantes. C'est l'occasion de dresser le bilan de ce quinquennat riche en émotions diverses et parfois très tristes.

**Fonzi, cela fait maintenant combien d'années que tu es à la tête du VLJ ?**

A fin janvier 2022, il y aura cinq ans que j'ai repris les rênes du club. J'avais annoncé à l'époque que je m'engageais pour une période de cinq ans au maximum. Après dix ans de secrétariat, cela me paraissait plus que suffisant.

**Tu as changé des choses par rapport à l'ancienne présidence ou tu as plutôt misé sur la continuité ?**

Depuis presque 15 ans que je fais partie du comité, la politique du

Club a toujours été de faire plus ou moins dans la continuité. La priorité numéro un est de pérenniser nos sites de vol tout en maintenant la gratuité d'utilisation. Cela passe par un entretien régulier des sites et de bonnes relations avec les propriétaires et exploitants. Un autre aspect important est la sécurité de nos décors. C'est pourquoi nous avons mis à jour nos stations météo et effectuons dès que nécessaire des coupes de bois et autres écimages. Pour l'aspect social du Club, les sorties et manifestations traditionnelles ont été dans la mesure du possible maintenues. La seule nouveauté, qui n'a pas été initiée par moi mais par la secrétaire, est l'offre de cours de gestion mentale.

**Quelle est ta plus grande fierté ou réussite en tant que président ?**

Je n'ai pas de fierté particulière car la santé actuelle du Club est due au comité dans son ensemble mais aussi à tous les membres. J'ai juste essayé de régler les problèmes les

uns après les autres et de maintenir les finances à flot en trouvant de l'aide auprès de la FSVL, de la République et Canton du Jura et autres pour les projets importants (rampe de Raimeux, stations météo, déco de Delémont, etc.).

**Et dans le même esprit, ta plus grande fierté au niveau du Club ?**

Je suis très satisfait du nombre croissant d'adhésions et du rajeunissement de la moyenne d'âge des membres années après années, même si cela est plutôt le fait des écoles de vol libre très actives dans notre région. Je suis aussi naturellement très fier lorsque des membres du VLJ squattent le haut des tableaux dans les compétitions individuelles ou par clubs.

**Et maintenant peut-être une déception ou un projet qui n'a pas pu aller jusqu'au bout ?**

J'aurais bien voulu remettre sur pied un championnat jurassien ou les journées de défi pour essayer de créer une émulation parmi les



*Alphone Frésard (au centre) s'est notamment investi pour le maintien des nombreux sites de vol du VLJ. (fb)*

jeunes pilotes du Club. Cela n'a malheureusement pas pu se faire, d'une part parce que la plupart des chasseurs de kilomètres préfèrent aller voler au Weissenstein lors des journées canon plutôt que de venir faire un défi au Raimeux ou au Montoz et, d'autre part, à cause des restrictions dues à la gestion de la pandémie ces deux dernières saisons et de la météo particulièrement pourrie cet été.

Ma plus grande déception – que je n'ai d'ailleurs toujours pas digérée à l'heure actuelle – concerne bien entendu les discussions autour de l'aérodrome de Courtelary qui ont malheureusement fini en eau de boudin. Bien que les sites du vallon de Saint-Imier ne soient pas gérés par le VLJ, beaucoup de nos membres veulent dans cette région et sont donc confrontés à ce problème.

**Y a-t-il eu des décisions difficiles à prendre ?**

Bien que ce n'était pas une décision personnelle mais à la majorité du comité (le président n'a pas de pouvoir décisionnel, tout doit passer par le vote du comité où il bénéficie simplement d'une voix supplémentaire en cas d'égalité), fermer nos décors

au printemps 2020 fut naturellement une décision très difficile à prendre. Personnellement, j'aurais préféré ignorer la question mais nous n'avions guère le choix.

**Si durant ta présidence, admettons que tu avais eu une fois carte blanche (budget, autorisations etc.), qu'aurais-tu fait ?**

Plusieurs choses plus ou moins réalistes me trottent dans la tête : on aurait à l'époque par exemple pu utiliser les gravats issus de la construction de l'A16 entre Court et Tavannes et faire un pain de sucre au milieu de la vallée pour pouvoir décoller dans toutes les directions et plus particulièrement en ouest ou en est. Dans la même optique, on pourrait tout aussi bien concevoir et installer un treuil automatisé dans cette même vallée, voire sur le Moron mais le projet le plus plébiscité serait sans doute d'installer un télésiège Moutier-Graiterly !

**Quels sont les défis importants qui attendent ton successeur ?**

Le plus gros défi pour le Club sera de fêter dignement ses 50 ans d'existence en 2024. Je me tiendrai volontiers à disposition du comité d'organisation de ce jubilé.

**Une anecdote sur ces quelques années de présidence ?**

La première anecdote qui me vient à l'esprit est la fois où notre Nico Tatti avait proposé de faire une séance du comité au local ledeltaplane.ch à Courfaivre. Proposition acceptée, sauf que le jour de ladite séance, le comité s'est cassé le nez sur la porte du local. Par chance, Simon a pu organiser une clé et nous avons pu débiter presque à l'heure. Nico avait complètement zappé la séance et est arrivé une heure après que nous l'avons appelé...

**Es-tu un brin nostalgique au moment du départ ?**

Absolument pas, même si les séances du comité qui se terminaient en général par une bonne bouffe bien arrosée étaient très sympas... Quinze ans de service me semblent suffisants. Place aux jeunes !

**Et enfin un mot pour le futur président ?**

Le mot de Cambronne serait certainement approprié, mais on ne peut pas l'écrire dans un journal de club aussi sage... Plus sérieusement, je lui souhaite le meilleur pour son futur mandat et surtout de ne pas devoir

faire face à la même hécatombe à laquelle j'ai eu droit ces deux dernières années.

**Ce poste t'a-t-il donné du fil à retordre ou tout s'est bien passé ?**

Dans l'ensemble, l'expérience a été

qui a ébranlé la planète... Plus sérieusement, je fonctionne de la même manière depuis mes débuts en 2007, le changement de fonction n'a rien changé à ma façon de travailler. Je crois que dans l'ensemble, on a toujours su préserver les intérêts du Club et fait au mieux en ce qui concerne l'entretien des sites, le développement du journal *La Plume*, l'organisation de sorties, etc. Chaque personne a des compétences particulières dans certains domaines et je pense toujours avoir donné le meilleur de moi-même dans les différents projets qui ont été entrepris.

**Y a-t-il des projets que tu aurais aimé pousser à leur terme ?**

Non, je pars le cœur léger et avec une impression de tâche accomplie ! Il y a un temps pour tout et maintenant, il est temps que du sang neuf prenne le relais pour apporter d'autres points de vue, d'autres idées.

**Une anecdote sur le comité ?**

Non, rien de rigolo, désolée !

**Quels seront les dossiers importants pour ton successeur ?**

Le comité a toujours très bien fonctionné et on ne laisse pas de cadavres sous le tapis (du moins pas à ma connaissance). Donc, rien de spécifique à signaler. Après, il y a toujours de quoi faire, il faut toujours davantage se battre pour sauvegarder le vol libre et essayer de tenir les restrictions au minimum. Qu'elles viennent de l'OFAC, de la FSVL, des différents acteurs qui protègent l'environnement, etc., mais évidemment rien d'insurmontable.

**Un petit mot pour le futur vice-président ?**

Ou vice-présidente ? Je lui souhaite beaucoup de succès, de réussite, mais surtout du plaisir à exercer cette fonction et à représenter le Club. Si la cohésion avec le futur président ou future présidente est bonne, ce dont je ne doute pas, il n'y aura aucun nuage à l'horizon.

Propos recueillis  
par Damien Charmillot



*Nicole Siekmann ne regrette aucune décision prise pendant cinq années à la vice-présidence du VLJ. Et elle conserve son sourire en toutes circonstances... (db)*

Nicole, tiens, cela me fait bizarre de t'appeler comme ça, allons-y pour Nini...

**Nini, cela fait maintenant combien d'années que tu es vice-présidente du Club ?**

Je suis membre du comité sans fonction attitrée depuis 2007 et vice-présidente depuis 2017. Avec Fonzi, on a commencé et on termine ensemble !

**Ton meilleur souvenir en tant que vice-présidente ?**

La fonction de vice-présidente n'a rien à voir, mais étant donné que les années 2020 et 2021 n'ont pas vraiment été riches en événements joyeux, je vais garder la dernière sortie dans le Piémont en mai 2019. Pour ma part, il s'agissait d'une première et c'était vraiment fantastique. On a fait de très beaux vols. Il y avait une super ambiance et on a évidemment bien profité des spécialités culinaires locales. J'espère vivement qu'on pourra y retourner en 2022.

très positive. Le printemps 2020 n'a pas été simple. La situation sanitaire liée à la Covid-19 nous a donné du fil à retordre et il a fallu prendre des décisions qui ne nous enchantaient pas forcément, mais c'était nécessaire. Je ne regrette absolument aucun choix que j'ai pris ou que j'ai appuyé pendant toutes ces années de comité.

**En tant que vice-présidente du Club, quel est ton rôle fondamental ?**

Il n'y a pas de cahier des charges strict et défini ; en fait, c'est le président qui a beaucoup de travail. Je suis là pour le remplacer, pour aider à gauche à droite selon ce qui est à organiser et mettre mon grain de sel dans les discussions. Franchement, avec un président comme Fonzi, la tâche est relativement simple. Il est très organisé et s'occupe lui-même d'énormément de dossiers.

**Quelle est ta principale fierté ou projet abouti durant ces années ?**

Sur les cinq années de vice-présidence, je ne me souviens pas d'un projet en particulier très percutant

# Sa passion pour le kitesurf lui a malheureusement été fatale

## Hommage à Daniel Bouquet

Ancien membre du VLI et très actif dans la création du Graitricks à l'époque, Daniel Bouquet est décédé tragiquement à fin août dernier des suites d'un accident de kitesurf, une de ses autres passions après avoir longtemps pratiqué le parapente, sur le Lac de Joux. Yann Bouduban et Stéphane Bouquet évoquent quelques souvenirs du Prévôtois.

### Daniel le parapentiste :

Daniel a été un des membres fondateurs du Graitricks.

Il avait débuté le parapente à l'école Gliss'air One de Bruno Vincenzi, à Tavannes, au début des années 2000.

Lors de son deuxième vol de formation depuis Montoz, Daniel décolle et se dirige en direction de l'atterrissage. Son instructeur, à la radio, lui demande de faire l'exercice des 360, ce que Daniel effectue, mais au lieu de descendre, il monte. Il monte et continue de tourner en 360 mais rien n'y fait, il ne descend toujours pas. Il tire alors ces 360 encore plus fort et se retrouve très engagé et là il relâche tout d'un coup et vlan, immense fermeture. Son baptême de l'air est fait et avec la manière. Cela résume bien le personnage. Daniel est maintenant quelques centaines de mètres au-dessus du décollage quand finalement les thermiques le relâchent. Il a pu ainsi profiter d'une très longue descente vers l'atterrissage et sans doute d'une magnifique vue.

Il avait également fait parler de lui lors d'un décollage à la Combe aux Geais en essayant de passer à côté de la rampe des deltas levée lors de sa course d'élan. Il a dévié et s'est arraché un bout de mollet sur le bord de la rampe.

Lors du 1<sup>er</sup> Graitricks, après une journée pluvieuse et une soirée arrosée, Daniel qui tient dans sa main sa baguette et son cervelas se couche par terre au coin du feu. Vincent qui passait par là lui dit : « Dani, pourquoi t'es couché par terre ? » Il répond « Je ne suis pas couché. Je suis assis les jambes tendues. Allez, venez griller des cervelas ! »

### Daniel, le sportif et sa vie :

A l'adolescence, il a fait ses écoles de foot au FC Moutier, jusqu'à la première équipe. Surnommé gentil « Bout de Bois », il se fait remarquer déjà avec



*Daniel Bouquet pratiquait de nombreuses activités. Et comme toujours, c'était à fond. (photo : mk)*

quelques variantes gratinées. Sur le terrain, c'est une pile électrique, toujours à fond, qui ne lâche jamais ! A côté de cela, il découvre également les bars prévôtois. Là aussi, il ne lâche jamais ! Connu pour ses coupes de cheveux excentriques, du rouge punk aux dreadlocks blondes, en passant par la « Tête de Moine », il a surtout fait parler de lui par ses accidents autant poissards que téméraires.

Après le foot, c'est le snowboard en hiver et le vélo en été. Du cyclo-route au VTT, en passant par l'enduro et le DH. Mais c'est aussi le parapente dans tous les sens. Dans chacune de ces disciplines, il avait le goût du risque et cherchait les limites.

Il débuta sa carrière professionnelle par un apprentissage de menuisier à Court, puis après son accident du genou, il se lance dans un apprentissage d'horloger, pour ensuite pratiquer son nouveau métier à la Vallée de Joux.

En hiver, ce sont aussi les saisons au Valais, notamment à Anzère, aux Portes du Soleil et à Nendaz où il s'est construit une deuxième vie. Il s'est essayé à la Nendaz Freeride, mais son genou, toujours plus fragile, l'a empêché de percer dans ce sport. Peu importe, il allait au

bout et se dépassait, dans tout ce qu'il faisait.

Dany boy, c'est le bon type qui aime tout le monde et que personne ne peut détester. Toujours positif, jamais une gueulante, peut-être un peu naïf en haut de certains couloirs ou au-dessus de la Combe des Geais et du Graiterie. Dany, c'est aussi un poissard sans limite. Sourd d'une oreille, il n'écoutait parfois que ce qu'il voulait entendre. Diminué d'un œil, il voyait pourtant jour, même si souvent les fins de soirées, il s'endormait debout. Daniel, c'est le bon pote, toujours à rire et à déconner, avec un verre ou une fondue, après une belle montée nocturne en peau de phoque. Le « Kebou », c'est le gars qu'on savait que ça pouvait arriver même si on se voyait finir nos vieux jours ensemble, à jouer aux cartes à la buvette.

Depuis peu, il avait rencontré son amoureuse. Une autre grande histoire devait s'écrire. Allait-il enfin se poser ? On y croyait, même si en mars 2021, il frôlait encore la mort sous une avalanche. Il avait des projets, il se voyait revenir et vieillir à Moutier. Mais une dernière sortie, en kitesurf cette fois-ci, a sonné le glas pour Dany Super Boy.

**Yann Bouduban et Stéphane Geiser**



Nico Tatti range son matériel. (fg)

8

## Quand Danny Gafner entre dans l'histoire...

Danny Gafner a de qui tenir... De son paternel, bien évidemment ! Le jeune deltiste de la vallée de Tavannes s'est payé le luxe de remporter la première manche des Championnats de Suisse Interclubs de delta, au nez et la barbe du grand spécialiste Franz Hermann. Le VLJ a finalement terminé troisième de cette compétition un brin particulière...

Les championnats de delta, ces dernières années, sont toujours difficiles à faire valider ! Le plus dur, c'est de prendre rendez-vous quatre mois à l'avance avec une météo canon ! J'aurais ici tendance à être pessimiste...

Même qu'on s'est mis d'accord, Nico, Danny et moi quelques jours seulement avant le début des hostilités, que j'avais des soucis de santé de « vieux », qu'on n'a pas réussi à réaliser une manche hors du bocal, j'ai de quoi optimiser ce championnat, transformé en rencontre des plus sympathiques de deltistes, dans cette incomparable Gruyère fribourgeoise.

Tout d'abord en arrivant, on n'a croisé que des sourires, parce qu'on se connaît tous, les « bras cassés » du deltaplane. On a tellement de choses à se dire (en enfilant le



Le podium des Interclubs de delta 2021. Bravo au VLJ (de gauche à droite) à la troisième place : Nicolas Tatti, Danny Gafner et Francis Gafner. (vlj)

T-shirt « montée des deltistes à l'alpage » reçu pour l'occasion), qu'on oublierait qu'on est aux Championnats de Suisse de delta par clubs !

Durant ce week-end, deux petites manches sont parcourues et c'est Danny qui gagne la première avec un dixième de point d'avance sur le bien connu « Gägu » alias Franz Hermann. Pour une première compétition, il fait très fort notre junior, et ça s'arrose ! Après une bonne nuit de repos, nous remontons à l'alpage pour une *Task* dominicale assez identique à celle de la veille. Sans dépasser les crêtes nous zigaguons

d'une balise à l'autre comme des mouches dans un bocal... Avec un petit plus : le plus bel atterrissage est récompensé. (ma foi, nous, on aurait été récompensés pour le plus beau « *fail landing* » !). Résultat des courses : la compétition n'est pas validée bien que le club Vol Libre Jura est troisième.

On s'est bien amusés, on a beaucoup appris et on est rentrés sans rien casser. Eh bien, il nous reste à remercier les deltas clubs romands pour leur formidable organisation et notre cher Club Vol Libre Jura pour son soutien.

Francis Gafner

Interclubs  
de delta



*Du beau matériel, tout beau, tout neuf et performant. Que demander de plus ? Rien ! (nt)*

9

## Wills Wing : des ailes flambant neuves, mais il a fallu patienter...

Les deltistes du VLJ qui avaient passé commande pour des nouvelles ailes du constructeur Wills Wing ont dû s'armer de patiences pour recevoir, puis tester leur matériel. Les premiers vols ont donné entièrement satisfaction.

Voici la suite de l'histoire Wills Wing et de notre commande d'ailes chéries...

Dans l'épisode précédent, nous attendions avec impatience l'arrivée de nos petits bijoux que l'on espérait voir arriver pour notre séjour à Monte Cucco.

Nos ailes sont bel et bien arrivées début juillet sur territoire européen, mais malgré nos multiples démarches par mail et téléphone pour suivre (et trouver !) notre colis, une erreur de « routing » de l'entreprise Expeditors nous a privé de nos promesses pour les vacances.

Dès lors et au vu de l'énergie dépensée pour un résultat clairement nul,

nous avons abandonné toute démarche et attendu des nouvelles du transporteur.

Ce n'est que lundi 23 août qu'un mail arrive pour demander l'encaissement des frais et de la TVA ainsi que l'adresse de livraison... Enfin une personne de contact qui suit le

lors plus lâché le morceau, payé rapidement et exigé une livraison au plus vite !

Le mercredi matin, les ailes étaient là !

Depuis, nous les avons assemblées et déjà toutes testées, certaines nous ont même permis de faire de magnifique vols cette fin d'été.

Nous sommes un peu déçus de les avoir reçues si tard mais tellement heureux de nos nouvelles machines que l'attente en valait la peine. Les tracas nous ont aussi permis d'apprendre beaucoup de choses sur la gestion des colis internationaux.

Et justement c'était important d'apprendre, car Wills Wing recommence déjà sa production de deltaplanes. Nouvelle équipe, nouveaux ateliers à Val del Bravo au Mexique, les premières machines « Made in Mexico » sortiront en début d'année. Nous voilà donc tous rassurés, nous qui étions inquiets quant à la continuité de Wills Wings.

### Initiation au deltaplane

Pour tous les parapentistes qui sont intéressés à essayer le deltaplane, nous sommes motivés à vous proposer des initiations durant la période décembre 2021 – janvier – février 2022.

Merci de vous annoncer auprès de Nicolas Tatti au 079 / 342 11 04 ou par mail à [info@ledeltaplane.ch](mailto:info@ledeltaplane.ch).

Les initiations auront lieu en fonction du nombre d'inscrits.

Prix de l'initiation : 50 francs.

Durée : un demi-jour.

Nombre de participants : minimum deux, maximum six personnes.

dossier sérieusement... Je n'ai dès

Nicolas Tatti



*Des ailes au sol : c'est la seule solution lorsque le vent est trop fort. (nt)*

## Quand le vent est trop fort, même pour les deltistes du VLJ...

**Destination  
Monte Cucco**

Monte Cucco est une destination culte pour les deltistes, reconnue partout dans le monde. Le site a accueilli à de multiples reprises des compétitions internationales.

Décollage sud, dans l'idéal un vent régulier et laminaire de 40 à 60 km/h vous permet de surfer le relief arrondi et herbeux, les thermiques vous portent ensuite bien au-dessus et permettent de magnifiques vols de distance. L'atterrissage au sommet dans le flux d'air est un pur bonheur.

Décollage nord, plus technique, le relief plus pentu ne permet pas de s'amuser comme au sud et il faut chercher le thermique pour ne pas avoir à poser en plaine (à plus d'une heure de récup), le *top landing* est possible mais beaucoup plus technique et pardonne très peu.

Le « chef » du site est Vittorio Bigiarelli, pilote de 60 printemps ayant une très grande expérience et qui connaît les sites du coin sur le bout des doigts. Sans oublier la nourriture, qui est simplement excellente !



*Des inscriptions au sol à vérifier et à entretenir. (gs)*

C'est la dernière semaine de juillet que notre petit groupe composé de Jean Martin Welker, Gaël Schaffter, Jérôme Comte et moi-même avons décidé de migrer sous des cieux plus cléments afin de pouvoir pratiquer notre sport favori.

Départ le vendredi 23 après le travail, tous à bord du Dodge Ram de JM, véritable salon roulant. Nous avalons les kilomètres pour arriver aux premières lueurs du jour au pied du Monte Cucco.

Un petit café-croissant au village, quelques courses pour pouvoir grignoter la journée, puis nous montons au Val Del Ranco chez Alberto pour prendre possession de notre maison de vacances.

Nous sommes tous au taquet pour nous rendre au décollage, mais le vent n'est pas encore assez fort. Nous récupérons donc un peu du voyage par une petite sieste. Soudain, le bruit du vent dans les arbres

nous réveille... Cette fois, c'est l'heure !

Au déco, déjà quelques deltistes se préparent et il y a même des parapentes en l'air, nous profitons d'une très belle première journée jusqu'en début de soirée où l'envie d'un bon repas s'est fait sentir.

La deuxième journée s'annonce bonne et nous montons nos ailes assez tôt. Soudain, lors du montage, nous sommes surpris par de fortes rafales. Nous prenons rapidement la décision de replier car le vent atteint par moment les 130 km/h... Sur place, le multiple champion du monde de deltaplane Manfred Ruhmer et son fils nous font l'honneur d'incroyables démonstrations avec un planeur télécommandé de plus de 7,8 m d'envergure.



*Une aile bien haut dans le ciel, toute petite... (gs)*

Nous profitons au maximum de la journée, mais les rafales et turbulences démotivent vite notre troupe... Les conditions sont souvent meilleures en fin de journée. Nous attendons, mais cette fois le vent ne se calme pas.

jour et le second nous gravissons le sommet du Monte Cucco pour améliorer les écritures que nous avons faites avec des cailloux les précédentes années (visibles depuis google earth).

Le jeudi, les conditions sont de nouveau là. Il y a du monde sur le déco, toujours des rafales mais surtout des gros thermiques... J'en profite pour faire les nuages à 2400 mètres et une petite balade jusqu'à Gubbio. L'atterrissage au sommet est difficile et Gaël se fait peur lors d'une approche un peu proche du parking.

Le jour suivant, le vent souffle plus de secteur ouest et les conditions deviennent extrêmement turbulentes, des confluences nous poussent à plus de 8 m/s au-dessus des crêtes. Nous attendons paisiblement la fin de journée pour profiter des derniers vols au coucher de soleil et faire un petit apéro avec quelques locaux.

Le samedi matin, le vent souffle déjà très fort ; ça sera l'occasion de visiter une autre ville et de se reposer avant le voyage de retour.

Dimanche, dernier jour des vacances : après avoir rendu la maison, nous retrouvons Vittorio au village pour une petite collation avant le voyage.

Partis de Sigillo à 12h 0, nous sommes arrivés sans encombre à 23h30 à la maison. C'est vrai que ce n'est pas la porte à côté, mais c'est tellement cool que c'est sûr... on y retournera bientôt !

**Nicolas Tatti**



*Les deltistes étaient bien équipés pour se déplacer avec le Dodge Ram de JM. (nt)*

Le jour suivant nous gratifie de relativement bonnes conditions quoiqu'un peu rafaleuses, ce qui n'est pas habituel pour le site. Les pilotes locaux nous disent que c'est particulier cette année et que les conditions laminaires typiques à Monte Cucco deviennent moins fréquentes.

Nous passons la soirée et le repas avec Manfred et son fils à discuter et débattre des meilleures ailes entre Icaro et Wills Wing.

Les deux jours suivant, le vent ne cesse de souffler avec de grosses rafales. Nous décidons de faire les touristes et de visiter la ville de Gubbio à une heure de voiture le premier

# Joris Lardon à nouveau plus près des étoiles...

La saison  
de cross

On prend les mêmes et on recommence sur le front de la saison de cross des membres du VLJ. C'est notamment le cas dans la catégorie parapente, où Joris Lardon pointe à nouveau en tête, et même assez largement, comme en 2020. Il devance Julien Gogniat et Fabio Viola. Bravo à eux ! Pas de surprise non plus en delta, où Francis Gafner est très nettement au-dessus du lot.

## Delta

Francis Gafner remporte la coupe de distance 2021 avec deux vols de plus de 200 km et un total de 860.89 points. Sa meilleure distance cette année est de 228.13 km au départ du Montoz avec un point de contournement à 15 h aux alentours de Vallorbe puis à 18 h à la Schwengimatt et, pour finir son vol, il s'est posé à Moutier juste avant 19h. Félicitations pour ce beau vol. Deuxième avec 108.21 points et ses deux seuls vols déclarés de la saison, Pierre Comte devance de justesse Danny Gafner. Son meilleur vol au départ du Raimeux passe par Moron puis Walenmatt et se pose à Grandval pour une distance de 41.32 km.

Avec un total de 108.07 points, Danny Gafner termine sur une belle troisième place. Son meilleur vol réalisé en toute fin de saison part du Moron jusqu'à Saint-Imier et se termine à Courtelary pour une distance de 30.13 km.

## Parapente

Joris Lardon reste le maître incontesté de la coupe de distance avec 662.53 points pour la seconde année consécutive. Avec les départs de ses quatre meilleurs vols se trouvant du côté alémanique du Jura, il nous montre son vif intérêt pour cette région linguistique de la

<i>Parapente</i>						
Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
<b>Joris Lardon</b>				<b>662.53</b>		
1.	22.07.21	Weissenstein	146.67	205.34	8 h 18	17.68
2.	01.04.21	Niederwiler	125.60	175.84	5 h 32	24.39
3.	04.09.21	Weissenstein	120.12	144.14	5 h 11	24.15
4.	31.03.21	Obere Wengi	98.00	137.21	4 h 55	23.16
<b>Julien Gogniat</b>				<b>545.20</b>		
1.	01.04.21	Niederwiler	142.38	199.33	6 h 40	22.31
2.	31.03.21	Obere Wengi	104.14	124.97	4 h 37	22.82
3.	02.07.21	Montoz	110.95	110.95	5 h 41	19.77
4.	15.06.21	Weissenstein	109.95	109.95	4 h 43	23.51
<b>Fabio Viola</b>				<b>511.48</b>		
1.	04.09.21	Weissenstein	117.02	140.42	4 h 58	23.88
2.	31.03.21	Obere Wengi	99.21	139.89	5 h 01	22.97
3.	03.05.21	Weissenstein	104.31	125.17	4 h 45	24.59
4.	28.03.21	Montoz	76.43	107.00	4 h 31	17.52
<i>Puis, en résumé :</i>						
(4)	Raphaël Seuret			501.13		
(5)	Christian Wyssen			442.01		
(6)	Adrien Meyer			398.92		
(7)	Pierre-Yves Schlup			365.21		
(8)	Laurent Petermann			335.12		
(9)	Hervé Duplain			307.46		
(10)	Nelson Carvalho			273.03		
(11)	Pierre Arn			244.29		
(12)	Florent Schori			240.88		
(13)	Nathan Chaignat			222.09		
(14)	Gürkan Celikbilek			179.24		
(15)	Morane Montavon			175.84		
(16)	Roman Kowalczyk			158.82		
(17)	Christophe Merz			148.80		
(18)	Jean-Marc Fasel			122.92		
(19)	Damien Charmillot			84.59		
(20)	Pierre-Alain Girardin			76.39		
<i>Parapente biplace</i>						
Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
<b>Damien Charmillot</b>				<b>128.93</b>		
1.	24.04.21	Raimeux	67.16	67.16	4 h 41	14.79
2.	02.07.21	Raimeux	19.47	27.26	1 h 38	14.36
3.	28.03.21	La Caquerelle	22.49	22.49	1 h 08	20.79
4.	13.06.21	Raimeux	12.02	12.02	0 h 33	22.41
<b>Raphaël Seuret</b>				<b>16.49</b>		
1.	12.06.21	Montoz	13.74	16.49	0 h 41	22.66
<b>Pierre-Yves Schlup</b>				<b>3.14</b>		
1.	29.07.21	Montoz	2.62	3.14	0 h 09	24.13
<i>Delta</i>						
Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
<b>Francis Gafner</b>				<b>860.89</b>		
5.	24.04.21	Montoz	228.13	319.38	7 h 19	33.29
6.	01.06.21	Moron	213.90	299.46	6 h 44	32.38
7.	23.05.21	Moron	83.97	134.35	3 h 42	25.87
8.	24.03.21	Moron	76.93	107.70	3 h 28	24.09
<b>Pierre Comte</b>				<b>108.21</b>		
1.	28.03.21	Raimeux	41.32	57.85	2 h 11	21.68
2.	02.04.21	Graitery	35.97	50.36	2 h 18	25.90
<b>Danny Gafner</b>				<b>108.07</b>		
1.	18.09.21	Moron	30.13	30.13	1 h 19	27.51
2.	04.09.21	Moron	26.44	26.44	1 h 05	31.61
3.	02.04.21	Graitery	26.16	26.16	1 h 55	19.68
4.	28.03.21	Moron	25.34	25.34	1 h 26	18.42
<i>Aile rigide</i>						
Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
<b>Christian Voiblet</b>				<b>784.91</b>		
1.	24.04.21	Montoz	304.44	426.22	7 h 16	42.47
2.	12.06.21	Montoz	256.21	358.69	6 h 51	38.25



*Les traces de Joris et Fabio.*

Suisse. Son meilleur vol au départ du Weissenstein, le 22 juillet, passe par Graivery, Moron, Chasseral avec un point de contournement le plus à l'ouest au-dessus de Rochefort vers les Gorges de l'Areuse tout au bout du Val-de-Ruz. Avec quelques points bas rattrapés de justesse notamment vers Sonvilier, à 50 mètres sol. A partir de là, ça ne montait pas très haut avec un plafond aux alentours de 1500 mètres, il a quand même réussi à voler le long de la première chaîne jusqu'à la Schwengimatt et revenir pour se poser près de Welschenrohr.

Un vol de 146.67 km pour une durée de 8 h 18 en triangle plat bouclé à moins de 5% et un coefficient de 1.4 pour un total de 205.34 points. Bravo à lui. A noter que ses quatre meilleurs vols sont réalisés en mars, avril, juillet et septembre ce qui montre une saison où tout était possible du début à la fin. Avec un total de 545.20 points, Julien Gogniat termine la saison en deuxième position du classement. Son meilleur vol de la région est de 142.38 km au départ de Niederwiler le 1<sup>er</sup> avril, avec ses deux points de contournements à la limite est de la

CTR des Eplatures puis à limite ouest de la TMA de Zurich, et est ainsi le deuxième meilleur vol de la région cette année.

Troisième et dernière marche du podium, Fabio Viola rejoint avec 511.48 points pour la première fois le top 3 des meilleurs crosseurs du Club. Son meilleur vol de l'année et aussi de tous les temps est réalisé le 4 septembre main dans la main avec son compagnon Joris. Passant tout d'abord par Montoz puis par Aarau, il est allé s'échouer vers Langenthal au centre du Plateau.

**Roman Kowalczyk**



*Joris Lardon dans ses œuvres. (rk)*



Nathan Chaignat au décollage de Chasseral Nord. (lpe)

## Le cross pour les nuls vu par un débutant... pas si nul !

Voici un petit article dans le but d'aider les membres du Club qui le désirent à couper la laisse et à partir en cross. Je trouvais intéressant de vous partager le témoignage de Nathan Chaignat, jeune pilote avec une petite année de brevet, mais qui a vite compris que le cross n'est pas plus compliqué que : soleil, vent, topographie. Je lui ai donc demandé de répondre à quelques questions afin que vous puissiez vous inspirer du nouveau *chicken*. Pour situer un peu, notre canari a 130 vols au compteur et seulement trois tentatives de cross qui se sont plutôt bien terminées. Je souligne que ses vols ont été effectués avec une voile d'entrée de gamme EN-B.

- Montoz – Court – Chasseral - Montoz, 61 km en triangle plat.
- Niederwieler - Champagne, 89 km en distance libre.
- Mont-Soleil – Tavannes - Boudevilliers, 46 km en distance libre.

### Nathan, qui es-tu ?

Nathan : salut l'équipe, c'est Nathan Chaignat de Saignelégier, 24 ans, étudiant en ingénierie et gestion industrielle, membre du VLJ depuis 2020.

### Quand as-tu commencé le parapente ?

J'ai obtenu ma licence en août 2020 à la suite de ma formation chez les Bollinger au Chasseral.

### Qu'est-ce qui t'a attiré dans le cross ?

L'aventure ! Ou comment réunir tous les points positifs du sport ? La liberté d'action, la rentabilité temps de pliage-temps de vol (si tout va bien), le potentiel de progression mesurable sont des motivations qui m'attirent toujours plus dans cette branche. Le cross participe aussi à mon objectif qui est de faire des voyages vol-bivouac.

### Quel a été le déclic qui a fait que tu comprends si vite ?

Premièrement, se lancer dans une nouvelle activité n'est jamais évident et on se pose beaucoup de questions de par notre manque

## Nathan, jeune prometteur

d'expérience et de pratique. Pour mon cas, je suis autant débutant parapentiste que crosseur. Ça veut dire que les questions que je me pose pour crosser sont les mêmes que celles que je me pose lorsque que je vais sur un nouveau site de vol, que je fais ma météo ou quel est le bon endroit pour garer la voiture si jamais on coule à mi-chemin ! Il m'a bien fallu par exemple quelques sorties pour être équipé en papier pour le « popo » d'avant vol, et ça, c'est gagner de l'expérience, moins de tracas ! Du coup, la bonne solution pour se lancer : être accompagné d'un groupe de pilotes, les observer et poser des questions. C'est rassurant ; on se lance dans un environnement validé par des pilotes qui connaissent les conditions. Ils nous arrosent de bons conseils de vol, d'équipement et nous donnent les clefs pour faire un bon cross. Et même si une fois en l'air ils crochent un thermique et finissent à l'autre bout de la Suisse et qu'on les revoit

que la prochaine fois, le plus dur a été fait : se lancer !

### Quels conseils technique as-tu à donner ?

Faire beaucoup de vol thermique de site où l'on est à l'aise, gratter dans la forêt et essayer de toucher les nuages. Ça permet de s'extraire du décollage ou de se sauver la mise lorsqu'on est proche de couler. Et ne pas couler augmente nos chances de progresser, en distance ou en expérience, vu qu'on augmente notre temps de vol !

Se donner un objectif de cross dans un endroit connu pour débiter. J'avais choisi Montoz - Court comme premier essai.

Essayer de lire où les thermiques risquent de se former, où est-ce que ça va tenir et comment. Il y a trois facteurs faciles à regarder.

L'ensoleillement pour savoir sur quelle face le soleil a chauffé, où l'énergie est emmagasinée.

Les mouvements et aspects du relief par exemple une ligne de forêt, une falaise rocheuse, une variation de l'angle du relief ou juste en endroit où le vent s'engouffre légèrement. La direction du vent, qui permet de faire du *soaring*, qui déclenche les thermiques où les deux points cités au-dessus sont réunis ou être au vent des thermiques.

Chercher les crêtes, les lignes de vol où ça fonctionne le mieux. Pour ça, on peut observer les rues de nuages sur les crêtes ; fiez-vous aux prévisions météo et avec la direction du vent, l'ensoleillement et le terrain, vous saurez trouver des potentiels thermiques.

Une fois extrait du décollage, la majeure partie du temps, se positionner sur les crêtes permet de prendre des thermiques qui ont plus de *punch*, plus formés, j'imagine par le rassemblement des multiples bulles en forêt. Ça permet de se caler sous la rue de nuages et d'avancer beaucoup plus facilement.

Julien : il y a bien entendu des jours où l'équation est plus compliquée. Si les crêtes sont dans l'ombre, que le nord pousse les thermiques des



*Nathan Chaignat est un jeune pilote qui ne manque pas d'atouts en cross. (nc)*

faces sud un peu plus « en avant » de la crête, mais il suffit d'adapter les concepts de base en fonction des conditions et de ce que nature nous donne comme signe. N'oubliez pas les trois facteurs de l'équation ! Il y a bien d'autres paramètres qui vont faire qu'une journée est meilleure qu'une autre (masse d'air, température, humidité, gradient, etc.) mais lors d'une journée, ce sont les trois les plus importants qui vous seront utiles.

### Un conseil mental/psychologique à donner ?

Nathan : garder la tête froide et ne pas brûler les étapes en essayant d'avancer le plus possible le plus vite possible, que ce soit en vol ou dans ses objectifs. Autant perdre du temps dans un thermique que de couler !

Voilà, j'espère que le point de vue de Nathan pourra vous apporter un peu d'aide. Pour résumer, ne compliquez pas, le cross c'est avant tout : être préparé, en confort et en confiance. Le reste, c'est : soleil, vent, topographie. Cela peut paraître raccourci, mais en réalité, il est possible de creuser bien plus profond dans chacun de ces domaines qui sont

très vastes. Du mental à la météo, il y a beaucoup à apprendre ; le but n'est pas de banaliser tout ça, mais plutôt de démontrer qu'une compréhension basique de ces concepts, accompagnée d'une bonne préparation mentale et d'un confort en vol (espaces aériens, turbulences, bon pilotage, capacité à atterrir partout, etc...) suffisent à réaliser des vols qui peuvent être considérés comme inatteignables par certains. Sachez que tout le monde est capable de faire du cross ; croyez en vous et ne brûlez pas les étapes. Les échecs font partie du processus d'apprentissage et ils sont vos atouts pour identifier vos faiblesses et vous améliorer.

P.S. : pour le prochain article, merci de me faire part de vos questions/doutes en lien avec le cross afin de rédiger un article plus en lien avec vos attentes et vos faiblesses. Ne soyez pas timides, les seules questions bêtes sont celles que vous ne posez pas !

Bisous, bons vols et faites attention à vous, le plus important est d'atterrir en sécurité !

**Propos recueillis  
par Julien Gogniat**

# Une formule Covid compatible en guise de menu

## Trophée Jura'ltitude

16



*Morane Montavon a administré une leçon d'efficacité sur ce Trophée Jura'ltitude 2021 et il a bouclé le parcours en un temps record. (mm)*

Dès la conclusion sportive de l'édition 2019 (victoire d'Olivier Moser et Raphaël Seuret), toute l'équipe

était un facteur phare et certains d'entre eux ont ressenti une grande frustration, car ils n'avaient croisé

d'organisation s'est réunie pour analyser le millésime et se pencher sur l'avenir. Il est rapidement apparu que le nombre de candidats sur le grand parcours était au-dessous des attentes de

l'organisation, alors que le nombre de candidats sur le « petit » parcours du week-end était très encourageant.

Le grand nombre de courses de *hike and fly* de haut niveau apparues ces dernières années nous a amenés à revoir notre public cible. Après discussion avec les concurrents, l'importance de la convivialité

presque personne durant leur parcours, hormis les organisateurs qui venaient régulièrement les soutenir. Donc l'édition 2020 allait se dérouler sur deux jours, avec un prologue le vendredi après-midi et une soirée conviviale le samedi où tous les participants seraient réunis autour d'un même repas et dormiraient au même endroit !

Mais il y a eu ce que vous savez, avec les restrictions que vous avez pu vivre en direct, ainsi que les annulations en cascades de vos événements préférés... La Jura'ltitude n'y coupa pas !

Alors pour 2021, malgré les incertitudes qui planaient toujours sur les rassemblements et les événements sportifs, le comité d'organisation a voulu offrir une version différente et garantir qu'elle aurait lieu. Il a donc dû sacrifier la convivialité pour proposer un trophée possible sur une durée d'une semaine et un parcours accessible à la majorité des pilotes locaux : départ de la patinoire de Moutier et ensuite trois balises à passer dans le sens qu'on veut : Raimex, Montagne-de-Moutier et Le Bument (Court), et retour à la patinoire... Chaque participant envoie sa meilleure trace à la Jura'ltitude. L'avantage est le nombre illimité d'essais pour améliorer en permanence sa performance !

Cette semaine de trophée a commencé le samedi 19 juin à 5 h et aurait dû se terminer le dimanche 27 juin à 22 h. Mais la météo très défavorable avec une semaine orageuse, a conduit le comité à prolonger de deux semaines la durée du challenge, soit jusqu'au dimanche 11 juillet. Chaque jour, l'horaire de participation était de 5 h à 22 h et le parcours devait être effectué sur une seule journée.

### Classement Trophée Jura'ltitude 2021

Place	Nom	Date	Temps
1.	Morane Montavon	02.07.2021	02 h 29
2.	Damien Charmillot / Claudie Moser	02.07.2021	05 h 09
3.	Olivier Groux	02.07.2021	05 h 27
4.	Raphaël Seuret	19.06.2021	07 h 36
5.	Laurent Schwab	19.06.2021	09 h 20
6.	Tom Panettieri	29.06.2021	11 h 11

Olivier Groux



Jean-Marc Charmillot dit « Titi » (suiveur), Damien Charmillot et Claudie Moser (biplace), et Olivier Groux : prêts pour l'aventure. (photo : db)

## Il fallait absolument tout miser sur la journée du 2 juillet !

C'est une certitude que personne ne saurait faire nier, les bonnes fenêtres météo n'ont pas été nombreuses pour tenter l'aventure du Trophée Jura'ltitude édition 2021. Olivier Groux et le biplace composé de Damien Charmillot et de sa passagère Claudie Moser ont visé juste en choisissant le 2 juillet. Une marche jusqu'à Raimeux, une pause pique-nique, un seul vol et le tour était joué. C'est Olivier qui nous conte son aventure.

Après quelques discussions avec Damien Charmillot, qui a décidé de faire le Trophée en biplace avec Claudie Moser, nous avons décidé de notre plan de vol. La journée du vendredi 2 juillet s'annonce être LA journée qui pourrait nous permettre notre tentative.

Un point était particulièrement clair dans notre plan de vol : on ne montera que sur une seule et unique

montagne. Si on n'arrive pas à faire la boucle en vol, eh bien on abandonnera !

Au vu des prévisions, ce sera une marche de la patinoire de Moutier jusqu'à Raimeux par le sentier des plateformes, puis décollage au nord. Après la prise d'altitude, on va transiter sur le Télési de Grandval, puis Le Bument. La partie qui m'inquiète un peu est le retour sur La Montagne-de-Moutier, qui se trouvera sous le vent du courant nord dominant.

Malgré un plan alternatif de Morane Montavon (départ tôt pour décoller au sud et faire La Montagne-de-Moutier avant d'aller sur Court), nous restons sur notre plan initial (la première idée est toujours la bonne) et décidons de partir à 9 h 45 de la patinoire pour être à midi au Raimeux. Avec un décollage aux alentours de 13 h, cela nous laissera le

## « Mon Trophée Jura'ltitude »

temps de récupérer, se changer et se sustenter ! Nous sommes en mode compétition « pain-fromage ».

Jean-Marc Charmillot, le père de Damien, accepte d'être notre suiveur et nous amènera le pique-nique et les habits de rechange à Raimeux. Et nous aurons la chance d'avoir Fred le Belge pour tester la masse d'air au départ de Raimeux et nous montrer ainsi les thermiques déjà établis. Une compétition « pain-fromage », mais avec les moyens des grands ! Il y aura même le rédacteur en chef de *La Plume* pour nous donner le départ à la patinoire.

Après deux heures et quart d'une marche bucolique par ce sentier des plateformes, nous arrivons enfin au chalet du Club Montagne. Nos t-shirts sont mouillés et nous nous réjouissons de pouvoir nous changer avant de nous sustenter... Mais si la voiture de notre suiveur est bien là, avec nos sacs d'habits et de pique-



Olivier Groux se prépare à Raimeux Nord. (photo : db)

18

nique à l'intérieur, elle est verrouillée et son conducteur n'est pas là ! Il faut aussi rappeler que le réseau mobile n'est pas le point fort de Raimeux ! Après une dizaine de minutes, « Titi » arrive du décollage nord où il nous attendait avec Fred. Daniel Bachmann nous rejoint à nouveau pour nous soutenir. Nous prenons une heure de pause « ravitaillement – récupération – concentration » avant d'aller au décollage. Là-bas, les conditions s'annoncent idéales. Fred le Belge décolle et se retrouve rapidement au-dessus de nous. L'ascenseur est sur la gauche du décollage. Damien et Claudie se préparent, puis s'envolent à leur tour. Ils partent également à gauche et se retrouvent rapidement plus haut que le décollage. A mon tour de me préparer et d'attendre que le vent soit à nouveau bien établi. Je m'envole et tourne à gauche pour aller chercher cet ascenseur qui est toujours en fonction.

Je monte jusque vers 1600 mètres avant de commencer la première transition vers le Télési de Grandval. J'observe le tandem qui coupe le fromage et part directement sur le Graitery. Mais leur trajectoire verticale ne me fait pas envie et j'ai le sentiment qu'ils ont un taux de descente prononcé. Arrivé au télési à 1400 mètres, je n'y trouve pas les

ascendances espérées et je « zérote » comme je peux.

Sur le Graitery, Damien et Claudie reprennent de la hauteur et je me décide à les rejoindre. Arrivé plus bas que l'antenne, je commence à avoir de gros doutes sur la suite de mon trophée. Pendant que je fais quelques aller-retours le long de cette crête, je vois deux « parapentistes-piéton » monter vers le décollage. Puis j'arrive enfin à passer au-dessus de la crête et trouve une bonne pompe à l'ouest du décollage, qui me propulsera à plus de 2000 mètres.

Direction Le Buement, où je vois le biplace revenir déjà. J'y arrive à 1600 mètres et je recapitalise 300 mètres avant de retransiter sur le Graitery où je vois Damien s'envoler par-delà les nuages. Arrivé sur place, je remonte à presque 2000 mètres, tout en observant les « parapentistes-piéton » devenir des « parapentistes-oiseau ».

Il est temps de s'attaquer à la troisième balise. J'ai 1500 mètres d'énergie qui devraient me donner, si tout va bien, pas loin de 13 km de distance horizontale... Cela devrait donc le faire si je ne me fais pas trop contrer par le vent, ni prendre de grosses « dégueulantes ». Je croise Damien qui vole en direction de la patinoire et qui me paraît bien bas.

Mais on sait tous que les perspectives donnent souvent de fausses impressions. Cette partie du vol devient un peu turbulente. Le vario m'indique un taux de descente plus soutenu qu'à l'habitude... Puis cela se stabilise et je peux même reprendre 100 mètres avant d'arriver à la balise. L'air n'est pas trop stable et je fais demi-tour en espérant être passé dans le cercle des 250 mètres. En tous cas, mon Syride me dit que oui.

Retour vers la patinoire où je vois que mes prédécesseurs sont en train de s'y poser. Soudain un gros crack et une bonne secousse dans la sellette me font monter l'adrénaline. Rapide tour d'horizon des suspentes : l'aile est toujours là et gonflée de manière homogène. Les fixations de la sellette ont l'air correctes. Je ne comprends pas trop bien quel est le problème, mais la situation a l'air normale, donc je continue. Puis, alors que je dois descendre pour poser, le vario monte malgré que je sois en ligne droite, accéléré ! Cela ne m'arrange pas car, n'ayant pas trop analysé le réglage, je ne pense pas une seconde que je peux juste passer sur la patinoire en l'air pour arrêter le chrono. Je fais donc les oreilles puis quelques 360 pour me poser le plus vite possible !

Finalement, le craquement est venu des coutures de la sangle de liaison entre les deux jambières qui permet de régler l'écartement.

Mon trophée aura duré à peu près 5 h 30 : 2 h 15 de montée, 1 h 25 de pause et 1 h 50 de vol.

Pendant que nous buvions une bière à la roulotte, nous avons vu Morane Montavon arriver. Après avoir échoué à la tentative du matin, il est reparti à pied sur le Graitery, y a décollé pendant que je transitais en direction de La Montagne-de-Moutier et a réussi à faire le tour Buement – Moutier - Raimeux en un peu plus d'une heure de vol...

Olivier Groux



Décollage de Raimeux Nord : c'est aussi une très bonne option en fonction des conditions météo. (JAXC, édition 2018)

## Et si la Jura'ltitude devait enfin décoller ou alors... disparaître...

## Cinq questions au président

Depuis sa dernière « vraie » édition en 2019, la Jura'ltitude a vécu des moments difficiles. Il y a tout d'abord eu l'annulation de la course en 2020 en raison de la pandémie de Coronavirus. Cette année, et compte tenu des incertitudes, c'est un trophée qui a été proposé. Avec six participants seulement, il y a lieu de se poser des questions quant à l'avenir de la manifestation. Le président du comité d'organisation y répond sans détour.

- Comment avez-vous géré cette période de pandémie ?

Je dirais de manière plutôt défensive, en fait, au vu des incertitudes qui régnaient chaque année au printemps. Pour l'édition 2020, le comité d'organisation souhaitait amener un concept différent des cinq premières années mais pour lequel une implication de plusieurs auberges et chalets de montagne aurait été nécessaire. Impossible d'organiser une telle course au printemps 2020, même les hôteliers ne



Au PC de course. (JAXC, édition 2018)

savaient nous dire s'ils pourraient rouvrir ou non au mois de juin. Et pour rappel, les sites de vol de la région avaient également été fermés temporairement par le club VLJ.

On se serait ainsi retrouvés à organiser un trail en mode camping plutôt qu'une réelle course de marche et

vol... Et au vu de l'effort de préparation et des investissements nécessaires (pas seulement financiers), nous avons donc logiquement choisi de ne pas proposer de course. Chacun étant toujours libre de s'adonner à sa passion sans forcément passer par un rassemblement organisé et risquer ainsi de créer un cluster.

Pour 2021, les conditions auraient au final permis d'organiser une course mais nous ne l'avons su que trop tard. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes plutôt orientés vers un trophée réalisable individuellement ou en petits groupes mais sans rassemblement puisque chacun pouvait y participer lorsqu'il le souhaitait.

**- Quel bilan tirez-vous du Trophée 2021, sachant que les belles journées de vol n'ont pas été nombreuses ?**

C'est un bilan en demi-teinte ! D'une part, la météo des deux premières semaines prévues était clairement mauvaise et la prolongation a seulement laissé quelques jours thermiques dont les pilotes présents sur le podium ont su tirer profit. D'autre part, la participation a été beaucoup plus faible qu'attendue avec seulement six pilotes et une passagère bi-place. Nous espérions plutôt voir 20 à 30 pilotes prendre part ou s'essayer pour une première fois à la course du fait de la dimension restreinte et accessible du trophée. Nous en concluons que l'intérêt des pilotes jurassiens à un trophée est présent mais qu'il faudra probablement allonger la période de course pour permettre plus de flexibilité par rapport à la météo et à la disponibilité des gens. Pourquoi pas sur toute la saison de vol ?

D'un autre côté, est-ce que l'élan des courses de marche et vol dans la région s'essouffle et ce serait le moment de passer à autre chose ? Est-ce qu'à cause de la pandémie, les pilotes auraient perdu leur envie de sortir de chez eux et se rassembler pour un événement parapentiste ?

**- Le Coronavirus est toujours présent. Quelle formule allez-vous proposer pour 2022 ?**

La pandémie est toujours présente mais on voit que les conditions s'améliorent chaque année pour pouvoir organiser une course de petite dimension comme la Jura'ltitude avec moins de 50 participants dans de bonnes conditions. A moins d'un nouveau variant catastrophique en 2022, nous sommes confiants de



*Décollage de Graiteray. Cette année, Morane Montavon a choisi cette option gagnante. (JAXC, édition 2018)*

pouvoir rassembler les adeptes de marche et vol à l'occasion d'un programme plus classique. Nos réflexions s'orientent toujours vers une course de 2-3 jours, où les participants se retrouveraient le soir, donc en soi, plutôt un défi quotidien avec un classement totalisant ceux-ci. L'environnement de Moutier s'étant révélé pratique et adéquat, c'est certainement de ce côté que le départ et l'arrivée seront donnés. Le parcours exact devant encore être planifié par le comité.

**- Avez-vous une solution pour attirer davantage de participants, vu le faible taux de participations ces dernières années, alors que d'autres épreuves de « marche et vol » en Suisse et ailleurs font le plein et que ce type d'effort semble prendre de l'essor ?**

Nous n'avons jamais eu l'ambition de concurrencer les grandes courses, encore moins celles réalisées dans les Alpes. Notre course a toujours été destinée aux pilotes régionaux et elle nous satisfaisait pleinement avec une trentaine de participants. Ça ne fait donc pour nous aucun sens de chercher à la déplacer ailleurs mais on peut se poser la question d'adapter les dates si nécessaire. D'un autre côté, le marché est certainement arrivé à saturation au vu des nombreuses offres et nous saurons tirer les conclusions utiles si l'intérêt à trop diminué dans la région.

Une piste pourrait être de profiter de la structure de la Jura'ltitude pour organiser quelques journées ou week-ends amicaux de marche et vol en groupe durant l'année sans l'esprit course. Peut-être que ce type de journée répondrait mieux aux attentes tout en permettant à chacun de découvrir la discipline.

Dans tous les cas, l'effort d'organisation n'en vaudra pas la peine si moins de 10 pilotes participent en 2022. Si nous devons décider de stopper l'aventure, les statuts de l'association Jura'ltitude prévoient que le montant restant disponible soit transmis au club VLJ et conservé pour des courses futures. On assure ainsi une continuité, peut-être par exemple pour une course spéciale à l'occasion des 50 ans du Club ?

**- Quel est l'avenir à moyen terme de la Jura'ltitude ?**

Comme expliqué, cela dépendra fortement de la participation à l'édition 2022. Le comité a besoin de voir un bon intérêt des participants pour se motiver à se remettre en selle. Julien est même allé démarcher des pilotes belges à l'occasion des vacances d'automne organisées par les deux Fred dans le pays plat ! On met ainsi toutes les chances de notre côté. Alors chauffez vos selles, foutez vos ailes et venez nous retrouver l'année prochaine !

**Questions posées par La Plume  
et rédigées par Vincent Aubry,  
président du comité d'organisation  
de la Jura'ltitude**

## Des girouettes comme s'il en pleuvaient...

Des stations météo aux quatre coins de nos montagnes, des mesures de vent facilement accessibles via nos appareils connectés, des manches à air au sommet des cimes de nos si beaux sapins, des faveurs sur nos pentes herbeuses et aussi... des girouettes. Il faut bien tout cet arsenal pour nous élancer en toute sécurité, mais aussi pour atterrir dans le bon sens. C'est toujours mieux au risque de « manger » un peu de terrain.



L'acrobate Gürkan à Saint-Ursanne. (mc)

Des girouettes donc, objet de ce propos. Comme tu l'auras peut-être remarqué, deux beaux spécimens ont été récemment installés au terrain de football de Saint-Ursanne et au Violat, à Vicques. Cette initiative, on la doit à Michel Charmillot et Gürkan Celikbilek, véritables artisans de ce projet venteux.

Et voici comment cette aventure s'est goupillée, racontée par double Mich...

« C'est un lundi comme un autre. Soudain, mon téléphone sonne. A

l'autre bout du fil, Gürkan ! Avant qu'il m'explique concrètement son projet et son objectif, je lui demande sur le ton de la plaisanterie s'il a niché... Je me permets cette petite question perfide parce que ce n'est pas son genre de téléphoner sans raison... Gürkan rigole comme à son habitude. Il m'explique en fait qu'il aurait besoin d'un petit coup de main pour fabriquer un support identique à celui de la girouette du terrain de football de Courrendlin. Ni une ni deux, je lui réponds que ce ne sera pas un problème. Le lendemain, le support est prêt de mon côté. Pour sa part, la girouette est confectionnée. Pour l'installation, on s'organise pour trouver un moment de libre dans nos agendas respectifs et hop, le rendez-vous est pris. Nous nous retrouvons deux jours plus tard sur place avec tout le matériel nécessaire. Il s'agit maintenant de tirer au sort

Par ici  
Le petit potin

celui qui aura le privilège d'installer la girouette au sommet du lampadaire. Grrrr, je suis perdant sur ce coup-là... Gürkan s'équipe donc en conséquence et monte une première fois pour enlever la manche à air qui annonçait la direction du vent qu'à partir de 10 km/h... Il faut ensuite fixer les tubes support et pour finir, en guise de cerise sur le gâteau, la girouette est installée avec grâce. »



Michel Charmillot et Gürkan Celikbilek : ils peuvent être fiers ! (mc)

Le succès allant toujours de pair, Gürkan et double Mich ont remis la compresse quelques temps plus tard en érigant une autre girouette au Violat selon le même principe.

Un immense merci donc aux deux compères pour l'installation de ces deux girouettes dans des endroits stratégiques et qui permettront aux pilotes de mieux placer leur volte d'atterrissage. Et surtout dans le bon sens, plus d'excuse donc ! Cela complète celles déjà installées à Courrendlin (terrain de football) et au déco de Montgremay. (M. Charmillot / db)



*La Vercofly édition 2021 a été neutralisée, puis arrêtée après 6 heures de course, ce qui n'a pas empêché les concurrents de manifester leur enthousiasme d'être présents, comme ici à la Cabane des Becs de Bosson. (vf)*

## Morane dans le bon wagon avant la neutralisation !

Du côté de la Vercofly

La Vercofly est très certainement une des courses de marche et vol les plus exigeantes de Suisse, au même titre que l'Eigertour. Le terrain est vaste et surtout très engagé. Morane Montavon, qui avait pourtant mis tous les atouts de son côté au prix d'une très bonne préparation, était de la partie en Valais. Il était 9<sup>e</sup> après 6 heures de course lorsque la course a été neutralisée. Ce n'est que partie remise pour l'instructeur de Moutier.



*Morane Montavon était 9<sup>e</sup> au moment où tout s'est arrêté. (vf)*

La 13<sup>e</sup> édition a démarré le 25 août 2021 au Crêt-du-Midi avec 68 concurrent(e)s provenant de 11 pays sur la ligne de départ (Suisse, France, Belgique, République tchèque, Angleterre, Italie, Hollande, Pologne et Roumanie).

La course se divise en deux catégories : « compétition » et « aventure ».

Le modèle « compétition » est destiné à des pilotes considérés comme des experts dans leur domaine. Les

critères, non exhaustifs, que les organisateurs ont retenu sont les suivants : avoir participé à une Red Bull XAlps, avoir terminé dans le top 10 d'une compétition reconnue de Hike & Fly ou être au bénéfice d'un brevet d'instructeur de parapente.



*Morane Montavon : tout est dans le style. (mm)*

Les pilotes ne remplissant pas l'un de ces critères peuvent tout de même être acceptés dans cette catégorie, s'ils démontrent qu'ils peuvent effectivement être considérés comme des experts. Punaise... ça ne rigole pas ... Mais Morane Montavon a plusieurs atouts dans sa manche qui font de lui un candidat sérieux. Instructeur de parapente, acrobate aguerri et vainqueur de plusieurs courses régionales (Run & Fly Jura, Jura'ltitude), il avait déjà été approché par le comité organisateur par le passé, mais cette année c'était la bonne.

Il a une super condition physique et le matériel adéquat, alors il tente sa chance.

Le départ est donné, mais après seulement 6h de course, les organisateurs décident de la neutraliser pour finalement y mettre un terme. Il n'y a pas eu d'incidents très graves, mais trop de petits sketchs qui ont mobilisé un nombre important d'hélicoptères.

Morane s'est beaucoup entraîné cette saison et il s'est aussi rendu un grand nombre de fois sur place de mi-juillet jusqu'au départ de la

course pour apprivoiser une partie de ce terrain de jeu. Après 6h de course donc, Morane termine à un honorable 9<sup>e</sup> rang après avoir parcouru les étapes suivantes. Départ du Crêt-du-Midi à pied, environ 40 min jusqu'au col de la Brinta.

Il faut garder des forces, rien ne sert de trop s'énerver. Il arrive dans les 30 premiers au col. Pas de grands choix tactiques : il observe en premier lieu. Les premiers décollent et ça tient ; alors hop, c'est parti. Décollage au col de la Brinta pour atterrir au Pic d'Artsinol (*turnpoint*). Il décolle à nouveau et arrive directement au point suivant, le lac bleu, près d'Arolla.

Il s'applique à la consigne et va mettre les pieds dans l'eau afin d'enregistrer les points. Décollage au lac bleu pour se rendre en vol à la cabane des Aiguilles Rouges. Les conditions de vols sont idéales. Il peut repartir sans encombre et se rendre en une fois à la cabane de la Tsa. Le vent en poupe, Morane reliera encore la cabane Bertol, la cabane du Mountet, la cabane d'Arpitettaz puis celle de Tracuit où il apprend par

d'autres concurrents que la course est neutralisée.

Les pilotes qui ont atteint ce point décident de passer la nuit à la cabane en attendant plus d'informations. Finalement, la course s'arrête. Le lendemain, Morane décolle depuis le glacier (autorisé étant donné que la course est arrêtée) et continue une partie du parcours pour profiter de la belle journée et des conditions de vol optimales qui s'offrent à lui. Toujours en vol, il rallie la cabane de Tourtemagne et ne se prive pas de la fameuse part de tourte forêt noire : un vrai délice ! Depuis là, il vole jusqu'à l'Hôtel Weissshorn, puis retourne à Verco-

rin. Malgré l'interruption de la course, Morane en garde un excellent souvenir. C'était une très belle expérience et oui, il va très certainement y prendre part l'année prochaine. Les conditions sont exigeantes, certains choix ne s'improvisent pas et requièrent un niveau et une expérience de vol non négligeables.

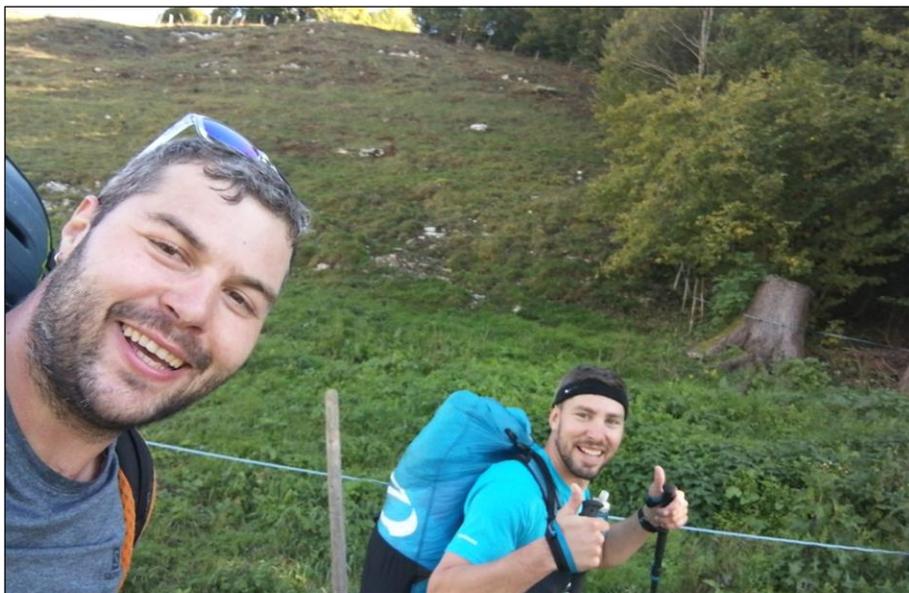
Pourquoi s'arrêter en si bon chemin quand une autre occasion se présente... la 7<sup>e</sup> édition de la Millets Cup en date du samedi 16 octobre 2021. Au cœur de la Gruyère, entre Albeuve et les sommets dominants le Haut-Intyamou. Une autre région, un terrain de jeu plus ludique, plus accessible et tout se joue en seulement une journée – de 7 h 30 à 15 h. A nouveau deux catégories : « endurance » et « découverte ». Particularités de la version « endurance », il ne faut pas seulement atteindre les différents sommets pour engranger les points, il y a différentes épreuves techniques telles que *touch and go*, slalom, posé dans une cible de 15 mètres et 1 mètre, qui s'ajoutent tout au long de la fenêtre de course. Sans oublier l'incontournable traversée en canoë ; elle est indispensable pour reprendre la marche une fois un sommet validé. Cette fois-ci, Morane décide de tenter l'aventure avec Yannick Althaus. Morane ne s'aventure pas en terre inconnue. Il connaît une partie des

organisateurs et des participants qui répondent régulièrement présents lors de la manifestation Graitricks à Moutier. Pour Yannick, c'est une première. Cette année, il s'est équipé en matériel léger, il s'est bien entraîné tout au long de la saison et quoi de mieux pour sortir de sa zone de confort et relever de nouveaux défis.

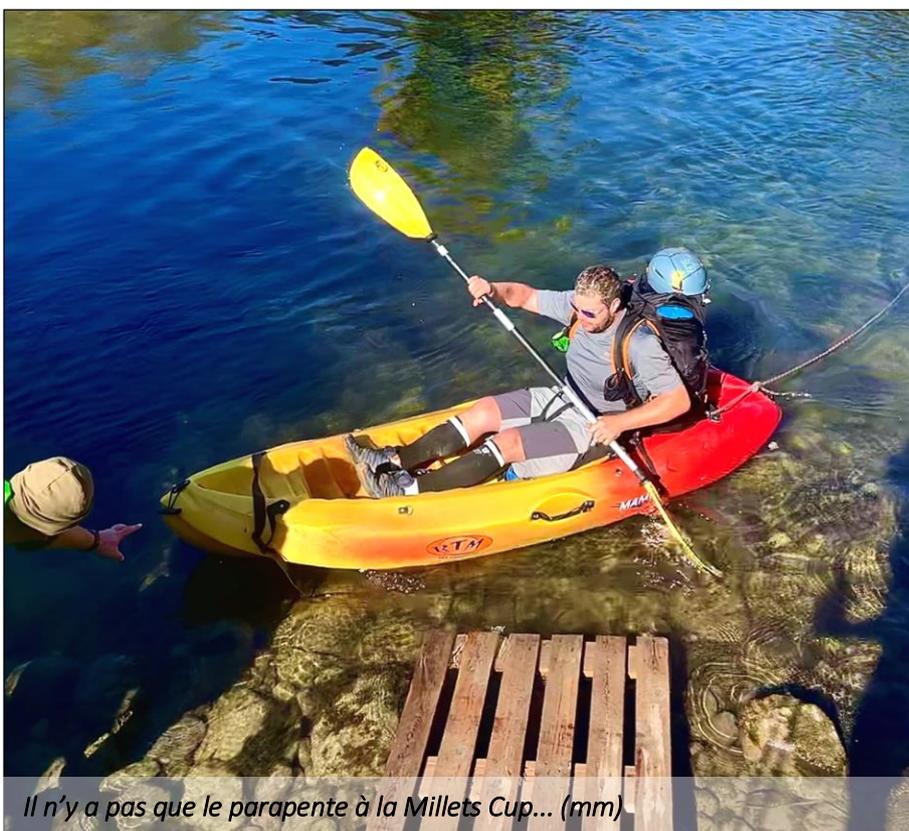
Le soir précédent, ils ont un match de hockey aux Ponts-de-Martel ; alors la Gruyère n'est plus très loin. Après une courte nuit et malheureusement partis trop tôt pour profiter du copieux petit-déjeuner de l'hôtel, ils se rendent au lieu de rendez-vous. Les 76 participants sont dans les starting-blocks, le départ se fait un peu tardif en prenant la dernière navette.

La météo est radieuse même si les températures matinales piquent un peu. Morane et Yannick commencent à marcher. Le panorama est magnifique, mais les chemins qui mènent aux trois sommets sont longs et très raides. Ils passent une grande partie de la course côte à côte, mais vers 14h30, Morane a dû accélérer le mouvement pour sauver les points et termine au 29<sup>e</sup> rang. Yannick ne lâche rien, même si les derniers 500 mètres sont interminables. Arrivé au sommet, il est 15 h 02... soit deux minutes trop tard. Ces deux minutes lui coûteront très cher pour le classement et il termine à la 74<sup>e</sup> place.

L'ordre de passage du circuit n'est pas imposé. Chaque sommet atteint attribue des points entre 1000 et 2000 selon la difficulté, ensuite s'additionnent les points des épreuves techniques (*touch & go*, etc.), entre 200 et 600 points à chaque atelier et pour terminer, les participants qui auront atteint chaque sommet au moins une fois durant la course se voient gratifier du « bonus 3 sommets » d'une valeur de 3000 points. La journée se termine de plus belle dans une ambiance chaleureuse et une excellente soirée de fête. Morane et Yannick en garderont de bons souvenirs car mis à part l'effort



*Yannick Althaus et Morane Montavon à la Millets Cup : ambiance garantie entre les deux compères. (ya)*



*Il n'y a pas que le parapente à la Millets Cup... (mm)*

à fournir – environ 18 km de marche et 3349 mètres de dénivelé à parcourir – il y a eu beaucoup de moments de rigolade. Lors de la première traversée en canoë, Yannick a bien failli prendre l'eau et comme le sol était encore gelé, le bain s'annonçait très glacial. Lors des différentes montées aux sommets, certains participants prenaient le temps de cueillir des champignons mais un des *highlights* de la journée fut le

mètre de saucisson distribué par les bénévoles au sommet des Millets : quelle belle récompense ! Le rendez-vous est d'ores et déjà pris pour 2022 et tous deux encouragent les pilotes à y participer. Les différentes zones de décollage et d'atterrissage sont très accueillantes et le panorama juste majestueux.

Nicole Siekmann

# Avec une belle brochette de pilotes jurassiens et neuchâtelois

## Hike & Fly Jura

Après plusieurs annulations dues à la pandémie, cette compétition du Nord vaudois était de retour cette année. Prévue initialement au printemps, et suite à la troisième vague de Covid-19, elle a été repoussée à l'automne.

Le rendez-vous est fixé au vendredi matin 11 septembre pour un *briefing* avec une explication de la première journée et des différentes balises à passer. Les organisateurs choisissent un parcours en fonction de la météo et comme un vent du nord-ouest est annoncé, les points de passages obligatoires se situent entre Le Suchet et La Dent de Vaulion. Elle se terminera dans l'Auberge La Breguetzaz, proche du Lac de Joux.

Il reste maintenant aux concurrents de composer une ligne de parcours la plus appropriée entre la marche et les vols en tenant compte des balises facultatives. Lorsque tous les points sont entrés dans leur variogps, les parapentistes se préparent pour le départ fixé à 10h.

Le premier passage obligatoire se situe au Suchet. Pour atteindre le sommet, il faut environ 1h30 de marche. Le temps maussade est idéal pour crapahuter sur ces montagnes. Le déco nord-ouest est le plus judicieux pour redescendre en volant direction Vallorbe.

Malheureusement, les thermiques ne sont pas présents et obligent les parapentistes à atterrir assez rapidement après 5-10 minutes de vol pour aller passer les prochaines balises à pied. En fonction du parcours choisi et de la condition physique à marcher ou courir, tous les concurrents passent par le Fort de Vallorbe pour prendre ensuite la direction du Lac de Joux.

La journée se termine par un vol avec un décollage à La Dent de Vaulion pour certains ou une longue



*Briefing matinal : il faut maintenant choisir les balises pour la journée. (rs)*

marche d'approche pour les autres. Tout le monde arrive finalement avant 18h à l'Auberge de La Breguetzaz pour y passer la nuit.

Les traditionnels röstis sont servis pour le repas du soir. Les organisateurs font un petit *debriefing* du premier jour de course en félicitant les meilleurs concurrents. Comme une longue journée nous attend le lendemain, les concurrents apprécient

une bonne douche suivie d'une nuit plus ou moins reposante en dortoir.

Pour commencer cette deuxième journée, un copieux déjeuner est prévu vers les 7h. Après le *briefing* du matin, tout le monde prend le bus organisé en direction du Col de la Givrine. Le départ est donné sur le coup des 10h avec comme but le retour à notre auberge avant 18h30. Il



*Longue marche sur une route interminable. Ici avec Yann Fischer. (rs)*



Il y a toujours le sourire à l'arrivée : avec Jonathan Houmard et David Geiser. (rs)

faudra passer par les différentes balises qui bordent le sud du Lac de Joux.

La météo annonce un vent du nord, conditions idéales pour se positionner sur les nombreux décollages qui s'offrent à nous. Il faudrait que les nuages laissent la place au soleil pour chauffer le sol afin que les thermiques puissent se déclencher. Le premier décollage du côté du site du Noirmont (VD) nous offre un beau vol plané direction la Suisse. Une marche d'approche sur une route interminable nous mène à la douane et le décollage au-dessus du Brassus n'est pas très loin. Une fois arrivés, un bon petit vent de face se fait sentir, mais malheureusement pour moi, je pars au mauvais moment. Je m'envole entre deux bulles et je me trouve à gratter les quelques petits thermiques proches du sol qui m'obligent à poser.

D'autres plus chanceux enroulent les ascendants pour atteindre des altitudes d'environ 2000 mètres. La journée se résume pour moi à l'identique de mon premier vol. Une montée à pied aux différents décos qui se dessinent le long de mon parcours et faire des vols planés : malheureusement sans thermique. Mon dernier vol de la journée se termine par une bonne petite distance pour survoler l'arrivée de notre auberge : notre lieu de ralliement pour la nuit.

Une fondue nous attend pour cette deuxième soirée. La fatigue se fait sentir et les concurrents s'en vont retrouver les bras de Morphée pour se reposer un maximum avant d'attaquer la dernière journée.

Le déjeuner, toujours aussi copieux, nous est servi au lever du jour. Nos affaires personnelles sont empaquetées et déposées dans le bus qui sera acheminé à l'arrivée à Baulmes. Un *briefing* est donné avant le départ qui est prévu pour 9h. Une marche de 1h30 nous attend avant le premier décollage de la journée, qui se situe sur les hauteurs de Romainmôtier. Pas de thermique pour ce vol, mais un beau plané direction Premier.

Une longue marche au soleil sur les sentiers escarpés nous attend pour ensuite passer Les Clées – Bretonnières - Lignerolle pour atteindre la balise de la Mathoulaz. Mon décollage se fait simultanément avec deux autres concurrents, ce qui nous permet de trouver un thermique assez facilement. Il nous mène rapidement à la base des nuages qui se situent au niveau du sommet du Suchet. J'enroule plusieurs fois en direction du Bullet pour la prochaine balise, mais le thermique est très couché et je n'ai pas la hauteur nécessaire pour l'atteindre.

A la deuxième tentative, j'atterris dans un champ 500 mètres plus bas.

Je monte avec ma voile en boule et je redécoule aussitôt. Un thermique intéressant me permet d'atteindre cette fois une bonne altitude pour rejoindre le décollage de Mauborget. Le plafond n'est pas très haut et il reste encore une heure de course. Je décide de retourner en direction de Baulmes et de ne pas passer la dernière balise. J'enroule encore quelques fois dans le

bas de la crête du Suchet et mon vol se termine parfaitement pour rejoindre l'arrivée qui est l'atterro de Baulmes.

Trois magnifiques jours de marche et vols se sont écoulés pour découvrir ces superbes paysages du Nord vaudois. Du point de vue de la météo, le temps a été crescendo avec un ciel couvert pour le premier jour. Puis, pour le jour suivant, un soleil masqué qui a permis d'optimiser le vol pour certains concurrents et la marche pour d'autres. Et pour terminer, le dernier jour nous a permis d'exploiter le thermique au maximum et de voler plus de 3 heures pour les meilleurs.

Du côté de l'ambiance, c'est une course qui permet de rencontrer beaucoup de monde et de pouvoir échanger avec des concurrents qui viennent des quatre coins de la Suisse. C'est une course ouverte pour tous les niveaux de compétition, tant pour les pilotes les plus affûtés du marche et vol que pour les pilotes qui débutent dans cette discipline.

Les résultats sont proclamés vers 17h. Tout le monde rentre chez lui bien fatigué de ces trois jours intenses avec des souvenirs et de magnifiques images plein la tête.

Raphaël Seuret



*Pierre Arn a l'air dubitatif au Bument. Mais c'est bien lui qui va ouvrir les feux. (photos db)*



*Bernard Cattin et Valérie Groux ont encore le sourire, mais il faudra bientôt prendre une décision...*

27

## Quand la bise aurait pu tout gâcher, mais non...

## Traversée du Jura

C'est le grand classique de l'automne pour les adeptes de marche et vol avec la traversée du Jura, de Granges à Saint-Ursanne, selon un parcours bien défini. L'édition 2021 comportait cinq membres pour cette Transjurassienne rendue compliquée dans sa partie initiale par la présence d'une bise soutenue.

C'est d'abord l'histoire d'un homme. Le conte date de plus de 30 ans. Cet homme caressait le secret espoir de relier une ville du Plateau suisse, Granges en l'occurrence, à une cité médiévale au bord du Doubs, Saint-Ursanne. L'homme c'est Pierre Arn. Il a imaginé ce parcours par monts et par vaux à une époque où les voiles avaient une finesse de 5. Ou juste un peu plus. Mais pas plus pour entreprendre le pèlerinage en toute sérénité. Trois décennies plus tard, Pierre n'a pas changé : la Transjurassienne, sa Transjurassienne, est toujours à l'honneur. Il l'organise toujours. Mais pour réussir ce mini GR20 du vol libre, il faut que les astres s'alignent sur une seule ligne.

Et justement, les astres semblent être sur le même axe le jeudi 14 octobre dernier. Cela fait plusieurs jours que la météo est scrutée avec la plus grande attention. C'est donc parti pour la grande aventure. Nous sommes trois au départ du train de 7h12 depuis la gare de Delémont : Pierre, Bernard Cattin et l'auteur de ces quelques lignes. Et quelle ne fut



*Une petite halte chez Thérèse à Graivery, cela ne se discute pas...*

pas notre surprise en sortant du train à Granges Nord... il n'y a pas de brouillard : « C'est très rare d'entreprendre la première montée avec le soleil », se réjouit Pierre. Et c'est vrai que c'est sympa d'être accompagné par le soleil automnal rasant les cimes des arbres.

Le rythme se met en place. Ben ouais, il faut gentiment chauffer les moteurs diesel des trois gais lurons. Même si la température est fraîche, le trio n'attend que quelques minutes pour se mettre à l'aise et déployer les bâtons pour affronter les quelque 900 mètres de dénivellation jusqu'au premier décollage du Bument. Mais il faut se rendre à l'évidence

lors des derniers hectomètres : la bise est là, susceptible de contrecarrer les plans : « J'ai bien l'impression que la bise va nous embêter toute la journée », grommelle le chef. Valérie Groux et Francis Gafner nous rejoignent au décollage de Court. Et là, le constat n'est pas réjouissant : les arbres derrière le décollage, chantent. Ils chantent par rafales soutenues... Et ça, c'est un signe et, de plus, il ne fait pas très chaud. Que faire dès lors ? Attendre ? Analyser et encore analyser ? Pire encore, renoncer ? Ces pensées traversent nos esprits. Pierre n'est pas très optimiste ; les autres, dubitatifs, conservent leurs mains dans leurs poches.

L'attente se prolonge, d'autant plus que le brouillard est toujours tenace dans la vallée de Tavannes. Les cycles deviennent meilleurs, mais pas forcément encourageants pour se mettre en l'air. Il y a quelques petites fenêtres favorables, quoique... Le signal est soudainement donné : Pierre se prépare et y va de sa petite phrase : « *Alors je tente. Si je termine dans les arbres, ben vous savez quoi faire, il faudra venir me chercher !* » Ben voyons...

Pierre décolle ; cela ne vend pas du rêve, puis Francis, pour le même constat. Bernard s'en sort mieux. Tous trois réussissent à atteindre le flanc sud de Graiterly. C'est gagné pour eux. Le sousigné y va, mais doit aller poser à Chaluët sur un timbre-poste... Valérie, pour sa part, préfère renoncer. Sage décision !

Tout le monde se retrouve au café chez Thérèse à Graiterly pour une nouvelle analyse. Cela se présente mieux.

Au déco, c'est étrangement calme, alors que quelques dizaines de minutes plus tôt, la balise présentait des valeurs presque supersoniques.

Chacun s'occupe de la préparation de son aéronef. Et les décollages s'enchaînent, les uns après les autres. La bande des cinq réussit à atteindre les environs du réservoir, au pied de la Montagne-de-Moutier.

Il s'agit maintenant d'entreprendre la longue montée pour rejoindre le déco nord de la Montagne-de-Moutier. Le soleil d'octobre chauffe encore bien les mollets. La marche se fait en mode endurance, histoire de ne pas gaspiller trop de forces. La route est encore longue jusqu'à Saint-Ursanne...

Ce mode de marche « économique » nous permet de bavarder et d'échanger diverses expériences sur le marche et vol et aussi évoquer les limites de l'exercice lorsque les conditions météo ne sont pas excellentes.

En arrivant au décollage de la Montagne-de-Moutier, il faut tout d'abord faire le ménage... Les vaches sont chez elles et n'ont pas franchement l'intention de nous laisser la place. Mais, finalement, tout rend dans l'ordre.

Tout le monde est prêt : il y a un petit vent de face. Cela va le faire. Et ça le fait. On se retrouve dès lors tous à l'atterro de la montagne en face, à mi-hauteur entre Soulce et la loge de Martial, après avoir fait connaissance avec un petit thermique d'octobre, présent, mais bien trop petit pour réussir l'exploit de



*Graiterly : le vol s'offre à nous !*



*Francis Gafner en finale avant de se poser au sud de la loge de Soulce.*

franchir la montagne de Courfaivre en volant. Et pourtant, Bernard y est presque parvenu...

Martial justement... Sera-t-il là pour nous servir une boisson sucrée ? Pas un café loge, on vous l'assure. La montée jusqu'à la loge est courte, mais très raide dans sa partie finale où il s'agit de slalomer entre les « kékés » jurassiens.

La progression dans ce talus hostile où chaque pas coûte son lot d'énergie est pénible. On finit par arriver à la loge. Et Martial est là, tout heureux de nous voir arriver. En fait, il nous attendait quelques jours plus tôt.

L'ambiance est chaleureuse, chaque « transjurassien » arrive à son rythme. Martial écoute de la musique folklorique qui sent bon l'accent allemand. De la Schlager... !!! Ouf, on pourra se ravitailler, tout en avalant quelques ultimes forces solides.

Mais il faut déjà se poser des questions s'agissant de la suite du périple. Valérie et Bernard décident de s'arrêter à Courfaivre. Les trois autres n'abdiquent pas ; ils poursuivent l'aventure jusqu'à Bassecourt. Mais là, il faut se rendre à l'évidence : le vent qui pourrait permettre au trio de terminer l'odyssée à Saint-Ursanne n'est pas favorable. Et c'est même peu dire...

La bise s'est renforcée sur les crêtes. Ce n'est pas encourageant, d'autant plus que deux heures de marche sont nécessaires pour atteindre le déco de Montmelon. Après réflexion, on met la flèche à droite. L'objectif de rejoindre Saint-Ursanne n'est certes pas atteint cette fois, mais le plaisir est réel. Plaisir d'avoir passé une superbe journée avec un groupe de passionnés.

On remettra ça l'année prochaine. Sûr !

**Daniel Bachmann**

# Un week-end entre humour, vol, décontraction et pluie...

## Sortie du VLJ à La Lenk



*Une bien belle brochette de membres du VLJ avec un verre à la main lors de l'apéro du samedi. (vlj)*



*La Lenk offre de très belles possibilités de vol. (vg)*

Le Club a proposé de se retrouver les 17, 18 et 19 septembre pour une sortie à La Lenk im Simmental. Une petite équipe de chanceux ayant congé le vendredi, composée de Damien, Claudie, Olivier et Valérie, se retrouvent vendredi matin pour découvrir la région et ses sites de vols. La météo est belle après dissipation de nuages résiduels sur les crêtes.

Après une petite pause-café, nous nous retrouvons à l'atterrissage situé dans le village. Un panneau de la FSVL nous explique tout en alle-

mand... Je suis très perplexe, l'atterrissage du village se trouvant dans la zone des 5 km de l'aéroport de St. Stephan. On essaie de téléphoner au chef de place indiqué sur le panneau et personne ne répond. On pense donc qu'on peut voler et que l'aérodrome n'est pas actif.

Le soleil chauffe les versants sud et nous décidons d'aller à Betelberg. Le déco est superbe, on se prépare et nous faisons notre premier vol découverte du site. On sent que le thermique arrive, mais il n'est pas encore bien installé. Je fais le deuxième vol en biplace avec Damien et

je profite de ce vol pédagogique en bonne compagnie.

Simon, Doris et Raphaël nous retrouvent le soir au camping Hasenweide, où nous mangeons une excellente fondue en extérieur.

Un vent du nord est annoncé pour l'après-midi du samedi. Nous nous renseignons alors pour aller à Metschstand, mais l'installation est fermée pour maintenance.

Départ donc pour Betelberg où nous faisons un premier vol balistique. Nous remontons et retrouvons au déco et en l'air une belle équipe de VLJ. Magnifique vol avec des thermiques agréables, chacun a eu du plaisir et a pu voler selon ses souhaits. Laurent, par exemple, a fait un vol de presque 3 h 30.

Alors que certains repartent pour un troisième vol, les dames partent faire une marche découverte vers les nombreuses cascades au sud de La Lenk. Montée le long des Simmenfälle et traversée d'un plateau jusqu'aux Sibe Brünne. Je vous recommande vivement cette balade.

Tout le monde se retrouve en début de soirée pour l'apéro dans un petit couvert près du stand de tir. Certains se sont un peu perdus avec la voiture devant les cibles ou devant le stand de tir... Petite frayeur pour certains, franche rigolade pour d'autres !

Le site de La Lenk est franchement beau, avec des paysages rocheux de haute montagne vers le sud et de moyenne montagne plus verte au nord. Le village se trouve au fond d'un cirque avec différents décollages accessibles en voiture, car postal et en remontées mécaniques.

Il est fort probable qu'on y retournera, ce n'est pas trop loin et facile d'accès.

Le dimanche étant pluvieux, chacun est reparti avec un programme différent.

Valérie Groux

# Episode 10: notre petit monde vu par... Simon

Par le trou de la lorgnette

30

Le comité de rédaction de *La Plume* se retrouve chez Raph pour planifier l'organisation de ce numéro de décembre. Simon est invité pour l'apéro et comme Daniel Bachmann ne le connaît pas en tant que parapentiste, il s'empresse de lui suggérer de participer à l'interview de l'article du non-volant.

## Qui es-tu ?

Je m'appelle Simon Cuenat et j'ai 23 ans. J'ai volé trois fois dans ma vie et puis j'aime bien ça.

## Qu'est-ce qui t'a motivé à tenter un vol ?

Ma première expérience en parapente vient d'un cadeau pour mes 18 ans. C'est Raph qui m'a proposé d'aller effectuer mon baptême de l'air. On a fait un vol d'un peu moins d'une heure et on a atterri à Boécourt.

## Est-ce que tu étais déjà intéressé à faire du parapente auparavant ?

C'est un domaine qui m'a toujours impressionné. Je pense que changer de référentiel est intéressant ; tu n'as pas les mêmes sensations dans les airs que sur terre. En tant que passager, il y a une absence totale de contrôle. Tu fais confiance au pilote et tu te laisses balader sans responsabilité, sans chercher à maîtriser le parapente.

Je me suis toujours dit : « Pourquoi ne pas essayer le parapente ou le parachute » ? Mais je ne suis pas un mordu au point d'obtenir ma licence.

## Tes impressions lors de tes trois vols biplace ?

Il y a deux éléments marquants : la vitesse à laquelle on monte dans les thermiques et le fait que l'on puisse rester à planer dans les ascendances. Quand on en sort, on se sent bien descendre et la vitesse de chute est considérable. Mais ce qui m'avait beaucoup marqué lors du premier vol, ce sont les figures de *wing over* peu avant l'atterrissage. Là, tu sens que tu n'es pas dans un manège, tu peux en faire autant que tu veux suivant l'altitude, les sensations sont super fortes et c'est particulièrement cool !

## On aimerait savoir comment tu vois ou tu imagines les pilotes de para/delta ?



*Simon tout sourire à Raimeux avant d'aller s'offrir le grand frisson en biplace. (rs)*

Cela touche les gens qui ont besoin de sensations fortes, d'un contact avec la nature et qui recherchent de la liberté.

## Quand on te dit vol libre, à quoi penses-tu ?

Tu m'as souvent parlé de ce terme, mais pour moi il ne signifie pas grand-chose. Donc l'idée que j'en ai est assez abstraite ! Personnellement, le vol libre veut dire : « Je décolle et je ne sais pas où j'atterris, le tracé du vol est indéterminé dès le départ ! »

## As-tu déjà rêvé que tu volais ?

Oui, mais pas dans le même sens ! Parfois, j'ai l'impression que dans certains de mes rêves j'ai quelques dizaines de secondes où survient une sensation de chute libre, mais pas cet effet de voler ! Une sensation qui n'est donc pas comparable au parapente.

## Une région ou un paysage que tu aimerais survoler ?

J'aimerais bien aussi faire une fois un vol en dehors du Jura, car je connais bien ses plaines et ses petites montagnes. On n'est donc pas très dépaycé, même si ça change le point de vue en étant dans les airs. C'est pourquoi le Valais en hiver avec les montagnes doit être aussi top. De plus, le faire avec des skis changerait aussi la dynamique du vol.

## Petite question technique pour un jeune ingénieur en mécanique : comment un parapente arrive-t-il à tenir en l'air ?

Il y a des courants chauds et froids dus à la dynamique des fluides avec des masses d'air qui montent et d'autres qui descendent. Le parapente se trouvant dans ces différents milieux pourra monter plus ou moins vite.

## Combien y a-t-il de membres actifs dans le Club Vol Libre Jura ?

Je dirais 150 membres qui volent régulièrement environ une fois par mois.

## A quelle hauteur maximum a-t-on le droit de survoler le Jura ?

En fonction des couloirs aériens, je dirais 2500 mètres.

## Différence entre le parapente et le delta-plane ?

Avec le delta, tu as la tête en avant et avec le parapente la tête en arrière. Donc si tu as un accident tu as meilleur temps de le faire en parapente qu'en delta...

## Quelle image a le vol libre dans la population en général ?

Il y a plusieurs casquettes possibles dans ce sport : un aspect déterminé d'une personne qui a besoin de sensations fortes, de liberté et de profiter de l'espace. Il y a aussi l'aspect de recherches d'action et de vitesse.

Propos recueillis par Raphaël Seuret

# Edition 04.1999 : en vol pour le 25<sup>e</sup> anniversaire du VLJ

Les archives  
de *La Plume*

*La Plume* poursuit sa série sur les archives du journal du Club. La compilation des anciens numéros du VLJ nous apprend quantité d'histoires et d'anecdotes.

Le VLJ prépare activement son quart de siècle d'existence. Et pour toute société qui se respecte, un tel anniversaire doit être marqué d'une pierre blanche. On le sent bien dans l'éditorial du président Philippe. Il fait notamment référence aux pionniers du delta sous forme d'hommage : *« Je me remémore l'époque héroïque des « Fous volants ». Les premiers aéronefs avaient péniblement 4 de finesse. Les instructeurs étaient ceux qui connaissaient quelqu'un qui volait, les premiers élèves étaient ceux qui savaient lire le mode d'emploi d'une aile et qui tentaient de s'envoler le nez en avant. »* Eh oui, cela laisse songeur lorsque l'on connaît les actuelles performances de nos aéronefs, que ce soit un delta ou un parapente. Quelques lignes plus loin, il apporte une précision très importante : *« Aujourd'hui, nous nous retrouvons avec des machines qui ont multiplié par quatre leur performance et la convivialité du parapente a donné une assise populaire à notre sport préféré. »*

Une page plus loin et au nom du comité d'organisation du 25<sup>e</sup> anniversaire du VLJ, André Wichtermann, tout en précisant les dates de cette future « Fête de l'air », sur la plaine de Courroux, met le point sur un aspect qui, force est de l'admettre, n'a pas changé de nos jours : *« Actuellement, notre principal souci est la présence des membres du Club lors de cette manifestation. »* Et d'insister plus loin : *« Le comité d'organisation se permet de vous rappeler qu'il compte sur l'aide et la collaboration de tous dans les limites des disponibilités de chacun. »*

Dans ce numéro, il est également question de règlement pour les différentes compétitions. Et également de cotation de points pour les vols. Ainsi, et animation à l'appui avec les moyens du bord, on apprend qu'en cas de triangle FAI, 1 km vaut 18 points. Ou encore qu'1 km rapporte 10 points pour un aller-retour manqué.



Bref, on ne se lasse jamais de ces anecdotes croustillantes...

## **La Plume 10.1999 : la grande ripaille !**

Le 25<sup>e</sup> anniversaire du VLJ a eu lieu les 4 et 5 septembre sur la plaine de Courroux. Une « Fête de l'air » marquée du sceau de la réussite. C'est le moment de remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont apporté leur pierre à l'édifice en donnant de leur temps libre. Dans son éditorial court mais bien pensé, Philippe Métille fait l'éloge des chevilles ouvrières : *« J'en profite pour remercier le comité ad hoc présidé par Wichtou et épaulé au niveau administratif par Laurent Meli qui a fourni un travail colossal. L'engagement des membres, plus de 100 personnes, est tout simplement extraordinaire. Que chacun en soit ici remercié. »* Ah tiens, le VLJ fêtera ses 50 ans en 2024. Le défi sera de faire aussi bien qu'en 1999, histoire d'honorer le travail de nos prédécesseurs. Une nouvelle « Fête de l'air » sur la plaine de Courroux ou ailleurs, l'idée pourrait faire son chemin. A ce sujet, Valérie Groux le relève bien dans l'éditorial de ce numéro.

Dans son compte rendu de ce 25<sup>e</sup> anniversaire, André Wichtermann écrit : *« Ce fameux public que nous attendions tant est aussi là pour s'en mettre plein les yeux, se faire des premières sensations ou pour se faire plaisir à table ou*

*en buvant un verre. »* Ah, tiens, boire un verre. Il faut se plonger dans la page suivante, rédigée par Roland Sancassani et Laurent Meli, pour comprendre que cette « Fête de l'air » a creusé les estomacs et bien arrosé les gosiers en pente : 5000 boissons minérales, 580 litres de bière, 500 saucisses à rôtir, 400 côtelettes, 300 sandwiches, 160 kg de frites, 100 saucisses en croûte, 100 kg de chili con carne et 40 kg de pâtes. Mais pas de trace de damassine... Elle était peut-être sous la table bien cachée... Il n'y a que l'organisation du Graitricks pour rivaliser dans ce domaine... Du moins pour ce qui est de la bière.

Dans ce numéro automnal, on apprend aussi que les deltistes s'en sont mis plein les narines (ou plutôt les tubes) neuf jours durant. Et pour l'occasion, ils sont restés en Suisse. Verbier, Fiesch, que de beaux endroits mythiques pour s'envoyer en l'air. Et le début du récit montre ou démontre que le séjour s'est avéré jouissif à bien des égards. Pardi, dans ce genre de sorties, il n'y a pas que le vol. Le résumé tient en quelques phrases : *« Pas un seul tube cassé en neuf jours de vol ! Pas de fermetures à empêcher de dormir ! La semaine de vol organisée chaque année au sein du Club a été terriblement ennuyante en ce mois de juillet. Qu'est-ce que c'était chiant de monter tous les jours sur les sites, de rôtir au soleil sur les pâturages de décollage, de monter à 3800 mètres et de*

passer jusqu'à quatre heures en l'air, de voir tous les soirs les mêmes têtes de l'autre côté des « totoilles », de manger des fondues et des grillades. » Mais voyons, c'est presque de l'arrogance pour tous celles et ceux qui n'ont jamais vécu de telles journées de vol ! Sacrés deltistes !

**La Plume 04.2000 :**  
**la sobriété !**

les deltas, et cela même s'ils ont conservé leur forme triangulaire, ont bien évolué. Et que dire des parapentes « matérialisés » dans cette page de couverture ? On dirait de vulgaires parachutes de secours. Comme quoi, le matériel a constamment évolué.

Des parachutes, le président Philippe Métille en parle dans son éditorial, mais de parachutes de... secours. « Aujourd'hui, nous n'envisageons plus de

fréquence de diffusion de *La Plume* dépend des articles que nous recevons. Beaucoup de membres préfèrent voler que d'emprunter un style. Ce journal est pourtant un lien amusant et intéressant qui nous unit tout au long de l'année. » Deux décennies plus tard, c'est toujours le même constat, sauf qu'un formidable comité de rédaction a depuis bien des années été constitué pour s'occuper du journal du Club. Oui, ce journal nous unit tous.

Dans cette édition, on apprend aussi que Fred Lovis, depuis qu'il vole de ses propres ailes après avoir quitté la structure Zorro de Nods, organise un Challenge « Jura Evasion », histoire de marquer l'ouverture de sa propre école dont le siège est à Boécourt. Pour l'occasion, peut-on lire, Fred a décidé de lancer un challenge qui récompensera les premiers pilotes parapente et delta à couvrir la distance Boécourt – Chasselral : « Alors n'hésitez pas à lui annoncer votre réussite. Nous lui souhaitons bon vent ! » Du vent dans les voiles, *what else my friend* ?

On le sait très bien, les membres du VLI sont d'assidus compétiteurs. Le classement de la Coupe de distance de 1999 nous apprend que c'est Fred Raclé qui l'emporte dans la catégorie parapente. Il mentionne trois vols dont le premier : Montoz Sud, La Chaux-de-Fonds et Cormoret. Ben dis donc, il fallait être bien haut pour ne pas être dans la CTR des Eplatures... Sacré Fred !

**La Plume 01.2001 :**  
**la pensée philosophique...**

C'est bien connu, l'homme a soif de performances et de records en tous genres. De tout temps, il a essayé de faire mieux, plus vite, plus loin, plus haut. L'aéronautique n'échappe pas à cette logique, elle qui a vécu tant d'exploits et, aussi, de drames. Dans son éditorial aux relents d'esquisse de philosophie, le président Philippe Métille se demande dans les grandes lignes si voler représente un réel exploit. Il s'appuie en cela sur la performance (et non l'exploit...) réalisée par Bertrand Piccard et Brian Jones aux commandes de leur ballon Breitling Orbiter III qu'ils ont posé à Dakkla en Egypte le 20 mars 1999 après avoir effectué le tour du monde. Philippe Métille écrit : « En parapente, le grand luxe est d'avoir un chauffeur pour nous repousser au départ, pour autant que l'on n'ait pas reposé au point d'envol. Avec « Orbiter « III », pas besoin de



Une fois n'est pas coutume, mon regard se focalise sur la page de couverture. C'est qu'il y a plus de 20 ans, on n'avait pas les mêmes moyens graphiques. La « Une » est sobre. Pas de couleurs. La « Une » donc... Il y a deux deltas, l'un en face de l'autre à hauteur décalée. Et pour bien remplir la page, deux parapentistes sont représentés. Depuis lors,

*voler sans cet ange gardien. Sa présence rassurante dans nos harnais et sellettes est également un soutien psychologique. »*

Dans un tout autre domaine et juste pour le signaler au passage, c'est Gérard Frésard qui est en charge de la rédaction de *La Plume*. Et à l'époque déjà, le message est le suivant : *wanted* textes ! « La

chauffeur car il n'y aura pas de retour à la case départ, mais seul un méridien à franchir. Le bon vent, c'est le nez qui le sent, dans une cabine pressurisée, l'ordinateur, le fax, GPS et j'en passe, s'en charge. Survoler le Sahara, la Chine, le Pacifique puis l'Atlantique, est-ce un exploit ? La notion d'exploit, poursuit-il en fin de propos, c'est quand nous mettons toutes nos chances de réussir de notre côté mais qu'en plus de cela le facteur chance est présent, en quelque sorte « La Main invisible ». »

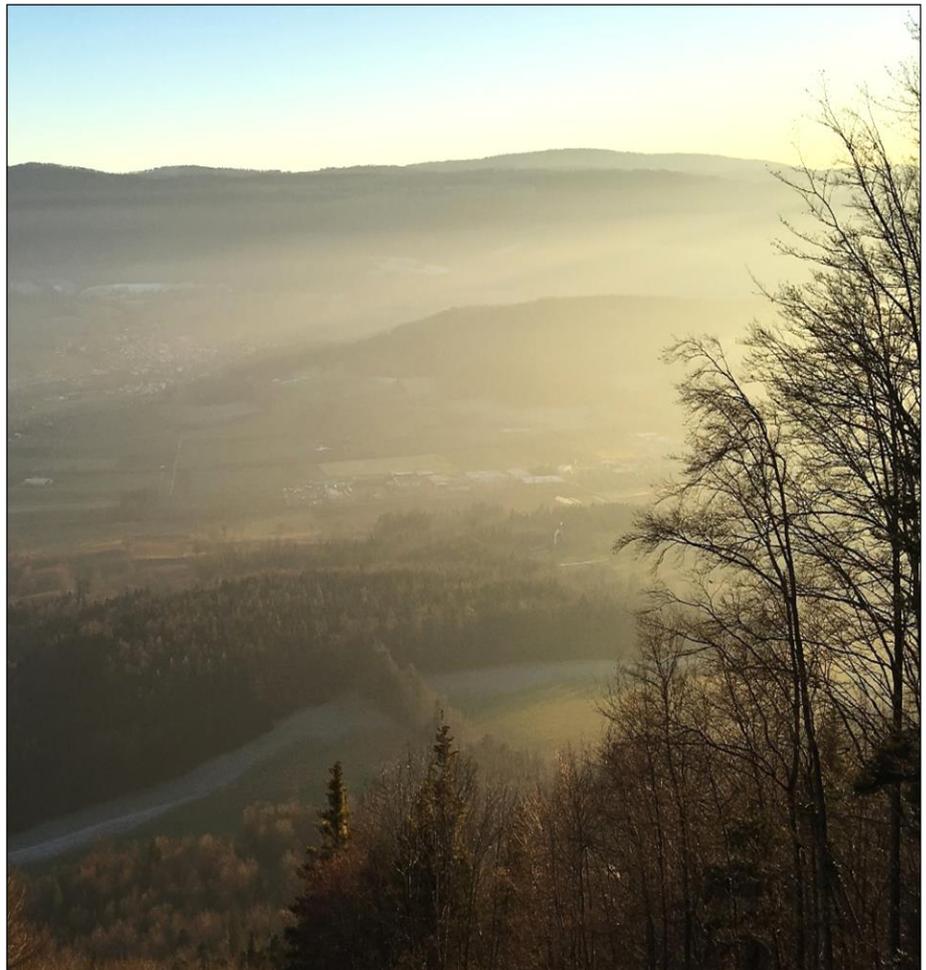
Voler, un exploit ? En guise de conclusion, le président y répond de la manière suivante : « L'exploit est une notion d'horizon et de kilomètres pour Bertrand et Brian, et vertical pour les autres, mais tous, lorsque nous regardons en l'air, il y a l'infini... Encore un autre défi à exploiter ! » Comme cela est bien pensé et écrit...

Il se passe toujours de drôles d'histoires avec les membres du VLJ lorsqu'ils quittent leurs terres jurassiennes pour aspirer à de nouvelles aventures. Evoquant la traditionnelle sortie des deltistes du côté de Fiesch, Laurent Meli voit un gros avantage de se retrouver uniquement entre mecs : « Ce genre de retrouvailles est celui d'une sortie sans famille. Et qui dit pas d'épouse dit pas de bringue le soir, nuit à la belle étoile et non obligation de se laver. » Comme au service militaire en quelque sorte...

Raconter avec force détails les émotions ressenties lors d'un vol n'est pas donné à tout le monde. Notre ami Fred Racle, lui, excelle dans cet exercice de style. Evoquant une journée printanière, il la décrit ainsi pour une partie de son vol : « Après avoir serré les coudes pour croiser 27 planeurs et 136 Suisses allemands (j'exagère à peine...), j'arrive à Court où la base est étrangement plus basse qu'à Tavannes. Là, le spectacle n'est plus carte sur les genoux, accélérateur et vol couché-dos, mais plutôt 360 engagés, oreilles-accélateur et « j'vois-plus-rien-c'est-tout-gris ». Alex le Vert et Cyril traînent par là... » Il suffit de fermer les yeux pour imaginer la scène...

#### **La Plume 03/04.2001 : objectif 200 membres atteint !**

Une fois n'est pas coutume, le traditionnel éditorial cède sa place au compte rendu de l'assemblée du VLJ, qui s'est tenue en début d'année à Eschert. Et le moins que l'on puisse lire dans cette édition, c'est que le Club se porte



*Le site De Delémont évoqué dans La Plume de mars/avril 2001.*

comme en charme, même si financièrement, les charges sont plus importantes que les recettes. Tout va bien donc au regard du nombre des membres. Pour la première fois, et ceci grâce à 32 admissions, le VLJ franchit la barre des 200 membres.

On apprend aussi que *La Plume* a un nouveau rédacteur en la personne d'Ernest Borruat, qui prend la succession de Gérard Frésard. Le nouveau boss écrit : « Un grand merci à Gérard, d'autant plus que le soussigné (comprenez EB), nouveau rédacteur, constate qu'il s'agit d'un travail important. » L'actuel soussigné de cet article peut aussi en témoigner...

Du côté de l'entretien des sites, on apprend que celui de Delémont, apprécié par les deltistes pour son rendement thermique fabuleux au début du printemps, a été réaménagé pour y permettre le décollage en parapente. Attention toutefois : « La pente du décollage est réservée pour l'instant aux parapentistes ayant une expérience de ce type de décollage », peut-on lire. Aujourd'hui, c'est toujours le cas...

Toujours s'agissant des aires de décollage, Fred Lovis, responsable des sites pour la partie Nord, y va de son remerciement à Eliane et Bernard Cattin, qui ont installé des nouvelles manches à air : « La couturière maison a mis son art à profit pour faire de superbes manches à air à partir de vieux sacs de sports volés à sa fille. De son côté, Bernard n'a pas hésité à grimper dans les arbres – comme dans sa jeunesse – pour impressionner sa chère et tendre. Un boulot difficile qui démontre encore une fois que ce sont des oiseaux inséparables. » Et c'est toujours le cas vingt ans plus tard. Bravo à eux deux pour cette longévité de couple !

Enfin, cette édition nous apprend que Fred Lovis a fait son entrée au comité de la FSVL en tant que représentant de la partie francophone ; il assure toujours la correspondance pour la rédaction du *Swiss Glider*. Le VLJ le félicite pour cette élection : « Nous obtenons l'assurance de la défense de nos intérêts régionaux. »

La suite au(x) prochain(s) numéro(s).

**Daniel Bachmann**

# Christian Voiblet, l'homme qui murmurait à l'oreille du ciel...

La grande interview

J'ai entendu parler la première fois de Christian Voiblet il y a 5 ans, lors de la Run & Fly Jura, quand il a gagné le grand parcours. Un deltiste qui gagne une course de marche et vol en parapente : je me suis dit qu'il doit être un personnage assez extraordinaire. Par la suite, je lui ai souvent demandé des conseils lors de mes dernières compétitions de la Jura'ltitude, car il connaît cette grande chaîne jurassienne comme sa poche.

Je l'appelle un soir vers la fin octobre pour connaître ses dispositions pour notre futur rencontre en vue de cet article et je lui demande s'il a déjà neigé dans la vallée de la Sagne... Je croyais savoir qu'il créchait par là-bas. Christian me répond que ça fait déjà longtemps qu'il n'habite plus dans ces contrées et qu'il a déménagé dans un bungalow dans la région des trois lacs : l'air y est plus doux et le climat plus propice pour les sports aquatiques. De plus, il est aussi bien centré entre le Jura et les Préalpes. Je le retrouve donc un vendredi soir dans son petit chez soi qu'il partage avec sa compagne Olivia. C'est lui qui m'ouvre la porte et qui m'accueille avec un large sourire. Un magnifique coucher de soleil éclaire le salon qui borde le canal de la Broye dans son petit coin de paradis.

**Je commence mon interview par lui demander : quelles sont tes origines ?**

Christian a grandi dans le petit village de Plagne sur les hauteurs de Bienne. Son papa est horloger et il vit dans une famille modeste. Tout ce qu'il voulait acheter, que ce soit son premier vélomoteur, sa première aile delta, il a dû faire des petits boulots pour pouvoir les acquérir. Il a ainsi vite appris à gérer son



*En vol ou autrement dit une aventure dans la troisième dimension. (cv)*

argent, ce qui lui a permis de connaître la valeur des choses.

**Quel est ton parcours professionnel ?**

Un apprentissage de mécanicien-électronicien chez Omega l'a motivé au début, mais le fait de travailler en atelier et de ne pas voir le ciel le dérangeait beaucoup. Après une année d'apprentissage, même que ses notes étaient excellentes, il a décidé de bifurquer sur quelque chose de totalement différent et de faire un apprentissage de maçon. Un métier extérieur manuel qui correspondait plus avec ce qu'il recherchait : du mouvement et de l'exercice en extérieur. Il est maintenant contremaître dans la construction.

### Quels sports as-tu pratiqués dans ta jeunesse ?

Tout de suite, Christian me répond le delta, car cette passion lui est venue très tôt. Il a touché aussi à la course à pied avec le tour du lac de Biemme et l'escalade dans les gorges du Verdon.

### Comment t'es venu le déclic pour le vol libre ?

Dans un premier temps avec les cerfs-volants qu'ils bricolaient entre copains. Puis, ensuite sur les modèles réduits, il faisait déjà voler des planeurs dès l'âge de 13 ans. Avec des amis, ils ont essayé de se bricoler un delta avec des lattes à tuiles et du plastique. Ils sautaient depuis un petit mur et ça portait la moindre avec les premières sensations de voler. Tout à coup, il y a eu une équipe d'allumés qui a commencé à faire du delta sur un petit déco au-dessus de village de Plagne. Ils avaient fait venir tout ce matériel en kit depuis les Etats-Unis. Ils faisaient leur premier vol mais les gars n'avaient aucune idée du fonctionnement. Heureusement, il y a eu des petits pépins mais rien de grave. Cela a provoqué un effet boule de neige dans le village et une équipe de personnes plus âgées ont pris les choses en mains plus sérieusement. Un jour, le grand frère de Christian est invité à faire de la pente école. Christian, âgé de 14 ans, l'a accompagné et a observé toute la journée comment les pilotes maîtrisaient cet apprentissage du delta. En fin de journée, on lui a proposé d'essayer à son tour. Il était tout motivé de pouvoir tester tout

en courant avec le delta au plat puis, ensuite, de monter sur un petit talus et de pouvoir ainsi finalement décoller à 30 cm du sol. Il a réussi à voler les premiers 10 mètres de sa vie : ce fut le déclic !

Après en avoir discuté avec ses parents, ces derniers lui permettent de commencer le delta une année plus tard dans le cadre d'une école agréée. Etienne Chavanne a été son moniteur à Moutier et, avec ses petites économies, il a pu acheter sa première aile qui lui a coûté 150 francs. Mario Bulloni a repris le flambeau au niveau pratique de vol et a formé le petit groupe de 15 personnes surnommées les kamikazes, dont Christian a fait partie. Le moniteur lui a dit qu'il était prêt pour les grands vols et Christian l'a pris au mot et est retourné chez lui faire son premier vol tout seul.

360 pour faire son atterrissage. C'est un autre niveau par rapport au vol de talus qu'ils faisaient lors de la pente école. Mais, en fin de compte, tout s'est bien passé et il a réussi à poser là où il avait voulu.

Les vols ont vite été à sa portée. Etant accompagné par des adultes habitant loin de Moutier, il fait de nombreux vols au noir durant les six mois avant l'obtention de son brevet. Pour lui, c'était tellement naturel de voler, comme s'il avait déjà fait du delta dans une autre vie. L'examen du brevet s'est déroulé à Chasseral alors qu'il n'avait que 16 ans.

### Comment s'est passée la suite de ton parcours de deltiste ?

Son bref séjour en Australie lui a permis de faire le point sur sa vie et de réfléchir de manière autonome sans être influencé. Il a eu l'envie de



*Les premiers vols, c'était toute une expédition ! Et avec le feeling en plus ! (cv)*

### Parle-moi de ton premier vol ?

Il se souvient très bien des sensations de son premier grand vol où, tout à coup, tu décolles, tu quittes la montagne, tu vois le sol qui ne bouge plus et tu es rapidement à 200 – 300 mètres au-dessus du relief. Il faut faire attention aux sensations et au bruit du vent dans les oreilles car tu ne peux plus réguler la vitesse par rapport au sol. A un moment donné, tu te dis que tu dois poser à un certain endroit et comment tu dois t'y prendre. Il fallait bien réfléchir à son approche et faire des

poursuivre son ambition de voler : c'est comme si la braise se rallumait et le feu de sa passion redémarrait. C'est à ce moment-là qu'il a acheté une nouvelle voile plus performante et qu'il a eu l'envie vraiment d'entrer dans la Ligue et de faire de la compétition. Quand il volait en groupe, il voyait qu'il volait systématiquement au-dessus des autres, ce qui augmenta encore son addiction pour le delta et sa passion pour le vol libre.

### Comment se sont développées tes activités en compétition ?

Il avait déjà regardé des vidéos sur les championnats du monde qui l'avaient épaté. De plus, sachant l'anglais, la rencontre avec les gens d'autres pays serait d'autant plus sympa. Par contre, pour être pris dans l'équipe suisse, c'était vraiment dur, il y avait du monde au portillon. Ils étaient à cette époque environ 80 pilotes dans la Ligue suisse de delta. Le chef de la Ligue l'avait repéré : ce jeune de 20 ans avait beaucoup de potentiel et de motivation. Un de ses premiers vols en cross s'est passé en Valais, à Fiesch. Il a partagé avec des gens sur place pour savoir ce qu'il était possible de faire et il allait beaucoup « *freestyle* » pour découvrir seul les sites de vols. En décollant de Fiesch, il s'est retrouvé à Martigny pour atterrir. Il m'explique les conditions difficiles, je veux bien le croire, dans des endroits où le vent arrive dans tous les sens. Il s'était fait tabasser dans tous les sens, quelque chose de mémorable, en traversant les différents cisaillements du vent. Heureusement, les derniers mètres étaient super calmes et il a posé très facilement.

### Parle-moi des compétitions à l'étranger ?

Sa première compétition s'est déroulée aux pré mondiaux aux Etats-Unis dans le désert de Californie. Il y avait les pilotes de légende de l'équipe suisse dont certains trouvaient Christian bien jeune pour se retrouver là-bas en compétition : « *Cela va le dégoûter car c'est beaucoup trop dur.* » En fin de compte, il s'en est assez bien sorti. Cela a bien confirmé le choix du chef de la Ligue suisse de le prendre avec eux.

L'année suivante, ils se sont rendus aux championnats du monde où il a terminé 2<sup>e</sup> meilleur suisse et finalement 14<sup>e</sup> au classement général de ce championnat qui comptait 120 pilotes, alors qu'il n'avait que 25 ans. Les conditions de vol étaient vraiment très dures, avec des thermiques à plus de 12 mètres par seconde. Certains se faisaient basculer sur le dos et il y avait presque tous les jours des pilotes qui finissaient



*Il s'est rapidement mis à la compétition avec succès. (cv)*

sous le parachute de secours. Les pilotes qui obtenaient les meilleurs résultats étaient chargés avec 15 à 20 kg de ballast, ce qui leur permettait de voler vite : il fallait être le plus lourd possible pour voler en transition à près de 90 km/h. Les pilotes suisses ont beaucoup observé les pilotes américains pour apprendre à modifier les caractéristiques de l'aile pour finalement être proches d'eux à l'arrivée. Pour ce genre de compétition, l'oxygène était nécessaire pour atteindre parfois les 6500 mètres. A cette époque, il ne volait pas avec un GPS, mais à la carte et la boussole. Il fallait faire bien attention pour avoir toute sa tête et être concentré pour ne pas être en hypoxie. Les exercices d'hyperventilation étaient courants tout au long du vol dû au manque d'oxygène !

### As-tu aussi fait de l'acro ?

Le truc le plus fou en delta est le *looping*. Auparavant, il avait déjà effectué des renversements avec des passages sur le dos. A Monte Cucco, il est monté à 2700 mètres et s'est dit que c'était le moment de tenter ses premiers *loopings*. Personne ne lui avait expliqué comment faire et il

fallait un peu y aller en « *freeride* » : tout s'est bien passé.

### As-tu eu des sueurs froides ou des accidents durant ton parcours de deltiste ?

En effet, lors d'un *looping* à Montoz, il a eu quelques sueurs froides car les deux premiers se sont bien passés et le troisième en sous vitesse s'est terminé en *tumbling* et il était sous sa voile à ne rien pouvoir faire sauf de tirer le secours. Malheureusement, il s'est pris sous le vent de l'aile et faisait le drapeau sans se gonfler. A un moment donné, il s'est dit que « c'est fini » et ça ne va pas marcher avec le parachute. Il a commencé à regarder en bas et s'est demandé où il voulait arriver dans ce village de Loveresse. Il aperçoit le toit d'une maison et la ligne électrique... Finalement, il termine dans le jardin d'une villa avec une aile sur le jardin d'hiver d'une belle pergola et avec l'autre aile sur une haie de thuyas. Il finit à plat ventre dans le gazon avec une vitesse de chute de 40 km/h avec un petit blackout de quelques secondes. Sous le choc, il tremble comme une feuille morte. Il commence à bouger une jambe,



*Concentration avant le décollage : Christian est adepte de l'oxygène pour affronter les hautes altitudes. (cv)*

puis un bras pour voir si tout fonctionnait bien... Pendant ce temps, les propriétaires de la maison étaient en train de boire le café avec des invités ! Finalement, il n'était pas blessé. Après cet incident qui aurait pu mal se terminer, il s'est dit qu'il avait eu sa chance, sa petite étoile... maintenant il faut se calmer !

#### **Que t'a apporté la compétition ?**

Un des aspects de la compétition est d'être toujours plus performant et d'essayer d'atteindre les limites du pilotage. En compétition, tu sais que certains sont arrivés au *goal* et que toi tu n'y es pas arrivé. Tu te remets alors en question pour savoir ce que tu as fait de faux, tu discutes ensuite avec eux, tu regardes leurs traces et finalement tu vois que c'est presque toujours possible. Tout cela lui a beaucoup permis de progresser. Un autre aspect est le contact avec les autres nations, absolument génial. Que l'on soit Français, Italiens Espagnols, Américains ou Japonais, on est tous pareils et on partage tous la

même passion. C'est ce côté « contacts humains » qui l'a maintenu plus longtemps.

#### **Combien de mois par année tu volais en compétition ?**

Pendant quelque temps, il volait six mois par année. Il avait un arrangement avec son patron. Il ne travaillait pas en juin-juillet-août et en janvier-février-mars pour se consacrer pleinement aux compétitions. Il allait en Australie pendant la période d'hiver pour s'entraîner et faire des compétitions. En été, il restait en Europe. Il était aidé financièrement par la Ligue qui lui payait déjà le voyage, le transport de l'aile et les inscriptions aux compétitions.

#### **Quels sont tes points forts dans le delta ?**

Ses points forts sont les vols en montagne et les points faibles sont plutôt les vols de plaine car le thermique est extrêmement difficile à trouver. En vol, il aime bien attaquer le long du relief et il arrive bien à analyser ce qui se passe. Il a de bonnes sensations, c'est un peu inné chez lui. Il sent par où il faut passer,

en fonction des pentes ensoleillées, les crêtes, les pointes. Dans les Alpes, il a une bonne compréhension, ce qui lui permet de voler vite, en triant et en ne prenant que les bons thermiques. Il faut aussi choisir une bonne ligne de vol et avoir une bonne vitesse dans les transitions.

#### **Combien as-tu de vols à ton actif ?**

Il a rempli trois carnets de vol à ses débuts et il en était à 3000 vols. Il est difficile de dire maintenant combien il en a... Aujourd'hui, les vols sont beaucoup plus longs car il choisit les jours fumants. Actuellement, il fait environ une vingtaine de vols delta par année avec un total de 120 h. Une fois, à Fiesch, en trois jours, il a volé pendant 24 heures avec une moyenne de 8 heures par jour : il était bien cassé !

#### **Quel est le plus long vol en distance ?**

Cela doit être en Valais dans les 315 km. Il est toujours un peu dans l'expectative car il a l'objectif de passer les 350 km voire les 400 en aile rigide : un rêve encore non réalisé. Il faudra vraiment la journée idéale



*Christian prend aussi son pied en parapente de temps en temps. (cv)*

avec les conditions adéquates et être là au bon moment et au bon endroit, avec des conditions homogènes sur toute la Suisse. Il pense avoir la capacité de réaliser ce rêve mais il n'a pas encore eu cette chance-là. Les parcours sont déjà dans sa tête mais l'obstacle n'est pas seulement la machine de vol, c'est la topographie. Il faut quelques fois sauter des cols et d'autres conditions météo apparaissent avec un régime thermique totalement différent de l'autre côté. Il se fait parfois bien secouer mais, avec l'expérience, il ne se fait pas peur car il a confiance dans son pilotage et son matériel.

#### **Quelles sont tes appréhensions dans le vol en delta ?**

Il n'a pas d'appréhension pour les vols dans les thermiques qui se sont toujours bien passés. Il faut être bien concentré pour gérer la voile. Par contre, le moment où il a une certaine appréhension, c'est lors des atterrissages dans certaines vallées.

Elles sont parfois un peu sabbreuses : ça lui est arrivé une ou deux fois d'avoir peur. Il a eu parfois de la peine de se sortir de certaines vallées, tout en sachant que ça ne posait pas bien en fond de vallée.

#### **Au niveau mental, es-tu toujours au beau fixe quand tu es là-haut ?**

C'est clair qu'il y a toujours un peu de tension et d'adrénaline. Suivant le parcours choisi, il y a quelques fois des crêtes à passer, il faut toujours trouver des solutions et ce n'est pas toujours une promenade dominicale. Une autre contrainte pour les deltistes, c'est qu'ils ont besoin d'une personne qui vienne les chercher. Au niveau mental, Christian n'est pas quelqu'un qui se laisse déstabiliser. Par son métier qui est aussi physiquement dur, il a aussi appris à faire les choses jusqu'au bout : il a appris à se faire mal, car c'est difficile. Comme en delta, il apprend à ne pas abandonner et à repousser ses limites. Il ne faudrait pas le faire trop vite ; c'est bien que ça

viene gentiment avec l'expérience : « *Si tu repousses trop les limites et que tu n'as pas le niveau, c'est là que, généralement, ça se passe mal.* »

#### **Et tu t'es aussi mis au parapente ?**

Il a fait son brevet de parapente en 1987. Les ailes de l'époque n'étaient pas celles de maintenant et il avait eu quelques puissantes fermetures : « *C'est vraiment trop dangereux ce truc-là* ». Son parapente était resté dans le garage et il ne l'avait plus touché. En 2015, le marche et vol lui avait vraiment fait envie. Ça l'a attiré et il s'est remis au parapente. Il a même fait des vols à Fiesch dans des grosses conditions et il a remarqué que les voiles avaient bien évolué. Les fermetures sont beaucoup moins fréquentes et plus faciles à gérer. Il vole avec une aile en B et a aussi bien du plaisir.

#### **Tu as touché aussi à d'autres sports ?**

Le kite : il a fait des cours à Zanzibar. C'est le rêve pour apprendre et l'endroit idéal. Il a eu beaucoup de plaisir et c'était aussi plus compatible avec sa vie de famille.

Il a fait une pause de delta quand il a eu sa fille et il a commencé le bateau à voile. C'était un truc sympa qui se rapproche du vol et qui peut être pratiqué en famille.

#### Et ta philosophie de la vie ?

Il essaie de rester enfant dans sa tête et il a toujours de nouveaux projets. On se rend de plus en plus compte que la vie passe super vite et qu'il ne faut rien laisser passer : « *Si tu as une envie, il faut y aller et foncer. Il vaut mieux avoir des remords que des regrets.* »

Quand tu commences quelque chose, il ne faut pas non plus se disperser, il faut le faire bien et jusqu'au bout, jusqu'à ses limites personnelles.

#### Comment vois-tu l'évolution du matériel ?

Il a eu la chance d'arriver au bon moment. Les mauvaises expériences du delta avaient été faites et il a évolué avec tous les nouveaux modèles de matériel. Il n'a jamais eu à faire un énorme pas dans l'amélioration du matériel étant donné qu'il changeait chaque année d'aile. Par contre, en parapente, il avait arrêté avec une Advance Sigma 2 et il a vu l'énorme changement avec sa lota qu'il a actuellement. Au niveau sécurité, c'est bien mieux et le plané est tout différent. Ce qui lui plaît dans toute l'évolution du matériel, c'est la vitesse. Il a toujours eu en tête de voler une aile rigide, qui est la perfection du delta.

#### Que penses-tu des ailes rigides ?

C'est un peu plus astreignant au niveau du montage, mais la performance de ces ailes dans le thermique est absolument géniale. On peut enrouler quasiment le thermique à la même vitesse que les parapentistes. On arrive à tourner à plat avec des rayons assez serrés et même si on sort du thermique, on ne fait pas de glissade et on n'a rien perdu pour y entrer à nouveau.



*En pleine préparation avant d'attaquer le vol. Il ne faut rien oublier... (cv)*

**Quelles sensibilités différentes ressens-tu entre le parapente et le delta ?**

Il faut dire que le parapente est le rêve de l'homme. Voler avec un sac à dos est absolument génial. Ce qu'il

aime bien en parapente, c'est la facilité du décollage et de l'atterrissage. Ce côté-là est hyper sécurisant. Par contre, quand l'air est turbulent, t'es vraiment content d'avoir quelque chose de rigide au-dessus de toi. La dynamique de vol et la vitesse sont des sensations que l'on ne retrouve pas en parapente. Par contre, en delta, il faut anticiper un peu plus les décisions.

#### Et si tout était à refaire, est-ce que ton parcours serait identique ?

Il a réussi à se faire la vie qu'il avait envie de réaliser. Il est très content d'avoir fondé une famille. Par contre, si cela n'avait pas été le cas,

il aurait pu approfondir un peu plus pour passer dans les professionnels. Et s'il devait partir demain, il a vraiment tout mis en œuvre pour réaliser ce qu'il avait envie de réaliser. C'est beaucoup de sacrifices évidemment car rien n'est acquis et il a fait son bout de chemin tout seul. S'il regarde en arrière, il est content de lui, surtout avec Olivia, sa compagne.

#### Quel message pourrais-tu transmettre aux personnes qui commentent le vol libre ?

De ne pas s'éparpiller, il faut y aller de fond : au début, il faut voler, voler, voler... Car si tu te fais peur à chaque

fois que tu voles, ça ne va jamais durer longtemps. Si tu fais le choix de voler, investis-toi à fond pour ta sécurité.

Il faut avoir l'expérience pour savoir gérer les moments difficiles et ne pas se faire peur. Cela ne veut surtout pas dire voler dans n'importe quelles conditions : il faut savoir dire non et redescendre à pied.

Les jeunes perdent aussi beaucoup de temps à des choses peu gratifiantes et ils s'éparpillent un peu trop dans les réseaux sociaux. Le contact humain reste quand même la valeur la plus importante !

**Propos recueillis  
par Raphaël Seuret**

40

### Record jurassien en aile rigide en avril 2021

Christian Voiblet s'élance peu de temps avant midi depuis le décollage sud de Montoz. Dans un premier temps, il décide de mettre le cap sur l'ouest de la chaîne du Jura. Le thermique le mène ensuite jusqu'à Renan, où il a assez de hauteur pour passer la CTR des Eplatures et prendre la direction des Ponts-de-Martel. Il plane alors jusqu'à la Robella pour atteindre facilement le Mont-d'Or. A cet endroit, il reprend une certaine altitude lui permettant de longer facilement les forêts du Mont Risoux.

La vitesse moyenne de vol est assez rapide, environ 40 km/h. A ce moment-là du vol, le ciel est très couvert avec beaucoup de zones d'ombre, lui demandant beaucoup de concentration pour dénicher des thermiques exploitables. C'est donc une course contre la montre pour ne pas perdre trop de temps à s'égarer dans les ascendances.

Porté par le vent, le retour est plus facile, surtout du côté du Suchet avec des longues transitions qui portent extrêmement bien. A nouveau sur le Montoz, il décide de continuer en direction de l'est grâce à un vent favorable qui le maintient en dynamique le long du relief.

Il plane ainsi quasiment en ligne droite jusqu'à Balsthal. Son vario lui indique alors le franchissement d'un triangle de 300 km et il est temps de prendre la direction du retour. Le dernier thermique au-dessus de Saint-Joseph le porte jusqu'à son point de départ de Montoz.

Il termine son vol au coucher du soleil enchanté d'avoir réalisé un vol record dans sa région. (rs)

