

La Plume



fête ses
50 ans !



Edition spéciale jubilé

Découvrez l'histoire du VLJ



Sommaire

Editorial de Lionel Socchi, président Club de Vol Libre Jura (VLJ)	4
Sur les traces de Pierre Liechti, membre fondateur : c'était il y a 50 ans	5
Les anciens présidents nous disent tout de leur mandat !	10
Dominique Flury Schwery : première femme deltiste dans les années 80	15
Les actes fondateurs du 15 novembre 1974, c'était une autre époque !	20
Le VLJ aujourd'hui : bientôt 300 membres et une belle vitalité !	24
Editorial de Christian Boppart, directeur de la Fédération Suisse de Vol Libre (FSVL)	26
Evolution des sites de vol : des arbres, il a fallu en couper...	27
Jacques Oriet : c'est lui qui le premier a décollé de Graitery !	30
Denis Berdat : un jeune membre fondateur qui aujourd'hui est toujours actif en parapente	32
Philippe Gasser : un des premiers parapentistes brevetés de la région	34
La Plume, une histoire de « plumitifs » pour faire vivre le Club !	37
<i>Le best of de La Plume</i> : mille et une aventures sous forme de conte de fées.	41
Les sportifs du VLJ : des médailles et des titres à profusion !	58
La formation des pilotes par des professionnels, c'est essentiel !	62
Ce sont les Cracoucasses que j'aime... Ces jeunes qui représentent l'avenir du VLJ	64
On doit bien parler de... Pierre Arn, personnage emblématique du VLJ.	72

Impressum

Editeur : Club Vol Libre Jura (VLJ) • www.vollibrejura.ch • info@vollibrejura.ch

Impression : Pressor, Delémont • www.pressor.ch

Rédacteur responsable et éditorial *La Plume* : Daniel Bachmann

Conception graphique et mise en page : Linsey Jeambrun

Correction des textes : Sarah Bachmann

Dernière relecture : Xavier Berdat

Textes et remerciements (par ordre alphabétique) :

Daniel Bachmann

Christian Boppart (directeur Fédération Suisse de Vol Libre, FSVL)

Damien Charmillot

Alexandre Constantin

Julien Gogniat

Valérie Groux

Arnaud Hirschi

Laurent Petermann

Fred Racle

Marie Schindelholz

Raphaël Seuret

Lionel Socchi (président Club Vol Libre Jura, VLJ)



Tirage : 350 exemplaires. Numéro supplémentaire disponible au prix unitaire de CHF 20.- (y.c. frais d'envoi).

Tous les droits de reproduction appartiennent au Club Vol Libre Jura (VLJ).

Editorial signé Lionel Socchi, président du VLJ



C'est avec une immense fierté que j'ouvre cette édition spéciale, marquant les 50 ans de notre Club. En tenant ce numéro entre vos mains, vous tenez aussi un demi-siècle d'histoire, de passion et d'aventures humaines qui ont façonné notre Club.

Il y a cinquante ans, un groupe de pionniers a pris son envol, au propre comme au figuré, dans un domaine où tout était encore à faire. Le vol libre, à l'époque, c'était un pari audacieux, souvent risqué. Ces premiers membres, avec une aventure qui a débuté avec des deltas, ont posé les fondations de ce qui est aujourd'hui un club qui réunit près de 300 personnes passionnées.

Les sites exceptionnels que nous trouvons dans notre région offrent des terrains de jeu uniques pour tous les pratiquants du vol libre. Chaque décollage, chaque vol, chaque atterrissage est une redécouverte de la beauté et de la diversité de notre région. Ces lieux, nous les devons à l'engagement de nos prédécesseurs, et c'est à nous de les préserver et de les défendre. Les excellentes relations que nous entretenons avec les propriétaires et les autorités nous permettent de pratiquer notre sport dans d'excellentes conditions. C'est toutefois un équilibre fragile que nous devons à tout prix préserver et je compte sur vous toutes et tous pour y parvenir !

J'aime le souligner mais c'est suffisamment vrai pour être encore répété : notre Club se distingue par son caractère intergénérationnel. Des plus jeunes pilotes, qui font leurs premiers pas avec enthousiasme et curiosité,

aux plus expérimentés, qui transmettent leur savoir, nous formons une grande famille où chaque génération apprend des autres. C'est ce mélange de générations, d'expériences et de profils différents qui enrichit notre Club et renforce les liens entre ses membres. Et ça, c'est assez unique !

Au fil des années, le matériel de vol libre a considérablement évolué. Des premiers engins rudimentaires aux ailes modernes et sophistiquées, nous avons assisté à des avancées technologiques impressionnantes. Cependant, nous devons toujours garder à l'esprit que nous prenons certains risques dès lors que nous décollons et que ceux-ci peuvent avoir de graves conséquences. La sécurité doit rester notre priorité absolue et cela passe notamment par un matériel et une pratique adaptée au niveau de chacun-e.

Il est indéniable que les mentalités ont également évolué. Dans une société où l'individualisme gagne du terrain, il est crucial de ne pas perdre de vue les valeurs de solidarité et de partage qui sont au cœur de notre Club. Après le vol, mettre ses photos et son tracé sur les réseaux sociaux c'est bien, mais partager une bière avec ses camarades de vol c'est encore mieux !

Alors, en ce 50^e anniversaire, célébrons notre histoire, mais aussi nos réussites et nos ambitions pour l'avenir. Continuons à voler avec la même passion, la même audace et le même esprit de camaraderie qui ont toujours animé notre Club !

Merci encore à toutes les personnes qui ont consacré et qui consacrent encore une partie de leur temps libre à faire vivre ce Club. Je vous donne rendez-vous le week-end du 5 octobre pour fêter le VLJ. D'ici là, bonne lecture !

Lionel Socchi, président Club Vol Libre Jura (VLJ)



Hommage au pionnier Pierre Liechti : coup de foudre à... la télévision !

Pour les plus jeunes, le nom de Pierre Liechti, c'est à l'image d'un saut, ou encore mieux, d'un vol dans l'inconnu... Pour les plus anciens, en revanche, c'est la référence à l'homme qui a été à la base du vol libre dans notre région. En 1973, il fait l'acquisition d'un delta. Sur un coup de tête, en regardant la télévision... Une année plus tard, il devient le premier président du Club, le Delta-Club Jura. Il occupera ce poste pendant trois années, avant de transmettre le flambeau à Etienne Chavanne. Matricule 282, c'est son numéro de brevet à la FSVL, sésame conquis de haute lutte en 1975 à Interlaken. Il a accordé une longue interview à *La Plume*. Accrochez vos ceintures ! Chez-le-Bart, dans le canton de Neuchâtel, à quelques centaines d'encablures de sa Prévôté natale : c'est là que Pierre Liechti et son épouse Josiane, celle qu'il surnomme si affectueusement son « chaton », ont décidé de poser leurs valises (et bien plus que ça...) il y a fort longtemps pour profiter de leur retraite après une vie active. On pourrait même dire sans exagérer... mille vies toutes bien remplies. Quand je le contacte pour lui expliquer le projet de lui consacrer un bel article pour *La Plume*,



c'est un grand oui. Me voilà rassuré, l'accueil sera bon. Dans la conversation, il me glisse, presque malicieusement : « *Vous verrez, j'aurai un truc incroyable à vous montrer quand vous viendrez me voir.* » Un truc... J'avais une petite idée... mais en fait pas plus que ça... J'ai hâte de voir son truc « *incroyable* » !

Chez-le-Bart donc, entre Neuchâtel et Yverdon, sur la rive du lac éponyme. Le rendez-vous est pris. Bon, d'accord, il me faudra un GPS pour m'y rendre ; son havre de paix est bien caché... Je ne doute pas que l'endroit est idyllique... Pile poil à l'horaire défini, j'arrive, mon ordinateur dans ma mallette. Pierre Liechti m'attend de pied ferme sur la pelouse bien tondue, au rez-de-chaussée de sa superbe demeure qui surplombe le lac. Les salutations sont franches. J'ai devant moi celui qui a été le pionnier de la

pratique du delta à Moutier, là où l'aventure du vol libre a débuté en 1973 déjà, une année avant la création du Delta-Club Jura, le 15 novembre 1974 très exactement.

Au rez-de-chaussée, je me permets de guigner par-dessus son épaule. Je dirige mes mirettes vers son atelier. Facile, c'est une baie vitrée. J'aperçois son « *truc incroyable* » : un avion. Il arbore un large sourire. C'est en réalité un ULM de style biplan, une aile sous le fuselage et une autre au-dessus. Wouahhhhhhhh, c'est effectivement un « *truc incroyable* ». Je fais le tour de l'appareil de couleur rouge et blanche et je suis émerveillé, fasciné, subjugué. « *J'ai tout fait de A à Z. Il m'a fallu huit ans pour arriver à ce résultat. A l'exception des appareils de navigation, du moteur et de l'hélice, j'ai tout conçu tout seul, à partir des plans.* » Un avion



à la maison, voilà qui est singulier. Pierre m'explique qu'il se démonte et qu'il va prochainement faire son vol inaugural du côté de la piste en herbe de Môtiers dans le Val-de-Travers.

Puis nous montons au premier étage. L'entretien peut commencer. En fait, je ne sais pas trop par quoi débiter parce que je sais que mon interlocuteur aura quantité d'histoires et d'anecdotes à me raconter. Mais je veux tout savoir !

Pierre Liechti me parle de son enfance. Il est né en 1941 à Moutier. Dès l'âge de 5-6 ans, il se passionne par tout ce qui vole. Il commence par des avions en papier qu'il fait glisser dans l'air prévôtois. Et puis un jour, un avion de type Piper atterrit à Moutier, chez les Gafner. C'était un événement à l'époque, quelques années seulement après la fin de la Deuxième Guerre Mondiale : *« Mon père m'a amené là-haut voir cet avion. Cela a été la révélation pour moi. De voir cet appareil de si près, c'était un truc de fou. Je dirais même que c'était une époque bénie où on pouvait atterrir n'importe où. Il suffisait d'un grand champ. Il est vrai que dans ma famille, on avait la fibre aéronautique et les discussions tournaient souvent autour de ce thème. Avec un ami, mon oncle avait construit de ses propres mains un Zögling, un planeur de l'époque. »*

La voie est toute tracée et les cieux s'offrent au « petit » Pierre... Il commence par des engins d'aéromodélisme qu'il construit lui-même, à l'exception d'un seul, qu'il a acheté : *« Je dessinais toujours mes modèles. En fait, je me suis toujours débrouillé tout seul. Je me souviens que je me rendais souvent chez le menuisier de Roches. Il me découpait des pièces pour faire par exemple des longerons. »* Et quand il pense à sa scolarité, il arbore soudainement un large sourire : *« À l'école, même mon maître n'osait pas me parler d'aviation. Il craignait de se tromper et il courait le risque que je le reprenne s'il racon-*



tait une ineptie. J'aime dire que j'ai fait l'EPM. » C'est-à-dire ? *« L'école primaire de Moutier ! »*

Sa scolarité terminée, Pierre Liechti entame un apprentissage de mécanicien de précision chez Perrin Frères, à Moutier. L'entreprise a aujourd'hui disparu. Mais la flamme pour l'aéronautique ne s'est jamais éteinte, bien au contraire. Pierre était à ce point mordu qu'il se rendait souvent à la place d'aviation de Delémont. Ah bon... *« Oui, indiquait-il, il y avait une piste dans la zone de la Communance. Il y avait même un hangar avec des avions à l'intérieur. Je me souviens très bien que pour voir les avions, on poussait les nœuds des planches et on réussissait à apercevoir ces belles machines. »*

Le « petit » Pierre grandit et il se découvre de nouvelles passions. Il a construit un canoë avec les moyens du bord. *« Quand j'ai navigué sur le canal à Choindez, il a coulé. »* Aventurier, en sus ! Professionnellement, il se met à son compte pour construire des bateaux. Et tout naturellement, avec ses amis Gaspard Simon, René Vocat et Gérard Grillon entre autres, ils créent le Canoë-Club Jura : *« On a fait beaucoup de compétition et on a notamment créé le Derby de la Birse. Avec les années, c'était devenu une course très réputée. »* On veut bien le croire !

Dans les années septante, il a une

autre idée : construire un bateau à voile. Rien ne l'arrête : *« On a même été en mer avec ce bateau. Avec ma femme, j'ai fait de la voile pendant 30 ans. »*

Et le vol libre ? On y vient... J'aimerais savoir comment l'aventure a commencé. Son aventure... Sa folle épopée... Réponse : en 1973, une année avant la création du Delta-Club Jura. Pierre réfléchit. Probablement, il ne sait pas quel chapitre ouvrir en premier. Il y en a probablement beaucoup, de quoi relier plusieurs tomes. Et là, c'est sa femme Josiane qui, tout à coup, se montre volubile : *« J'ai des souvenirs très précis. Pierre regardait une course de ski à la télévision et il y avait une démonstration de delta en guise d'ouverture de la compétition. Pierre a vu ce delta et le soir même, il appelait la télévision pour savoir qui était aux commandes de cette drôle de machine. »* Pierre poursuit : *« À la TV, on m'a répondu que le pilote était un certain Etienne Rithner. On m'a même fourni son numéro de téléphone. Je l'ai aussitôt appelé pour lui commander une aile. Je connaissais déjà un peu ces ailes puisque je lisais régulièrement des revues spécialisées américaines. Le delta a, en fait, été inventé par monsieur Rogallo. Plus tard, je lui ai même serré la main. »* Notre ami Pierre Liechti a les yeux qui s'illuminent soudainement en évoquant ces souvenirs.

Quelques jours plus tard, Pierre prend la route du Valais, plus précisément à Collombey-Muraz, en compagnie de Richard Jeanne-rat. Objectif : ramener un fagot de tubes. Mais quand il arrive sur place, ce brave Etienne ne veut pas lui fournir le mode d'emploi pour des questions de responsabilité en cas d'éventuel accident.

De retour à Belprahon, ils y passent presque toute la nuit pour assembler l'aéronef. Ils sont impatients et cela peut très bien se comprendre. Ils ne le savent pas encore, mais ils sont sur le point d'écrire la grande histoire du vol libre dans la région. Le lendemain, c'est le grand jour. Tous deux se rendent à La Combal-lerie. « *Je n'avais évidemment aucune notion de pilotage d'un delta. Pour la petite histoire, j'ai même enfilé le harnais à l'envers. Je me suis posé beaucoup de questions avant de m'élancer pour de bon. Mais il fallait bien y aller ! J'ai attendu une bonne rafale et j'ai pris mon élan. Mon cœur battait bien fort. Le vol n'a duré que quelques secondes. En fait, j'ai trop poussé le trapèze et le delta est monté brutalement. J'ai retouché le sol et le coin du trapèze est tombé sur mon pied. J'étais légèrement blessé. Voilà comment j'ai commencé le delta...* »

Pas découragé par cette première expérience, Pierre se dit que quelque chose ne joue pas.



Il reprend contact avec Etienne Rithner pour lui demander quelques conseils. C'est alors qu'il amène des amis : « *Je leur ai dit que j'avais un delta, qu'il fallait absolument essayer et que c'était un truc de dingue.* » Dingue ? Le mot est bien trop faible. En résumé, il y a un delta et plusieurs personnes prêtes à s'accrocher sous la machine, sans se poser trop de questions : « *On a exploré toute la région de Moutier pour trouver des coins qui se prêtaient bien pour décoller. Je menais la danse à ce moment-là parce que ma blessure à un pied m'empêchait de voler. Je faisais le moniteur sans avoir de grandes connaissances, même si j'avais quand même des notions d'aéronautique. Dans la gonfle, il y avait Jacques Oriet et Didier Montbaron. On nous prenait pour des extraterrestres et il y avait toujours du monde qui venait nous voir décoller. C'était un spectacle !* » Assurément une autre époque !

C'était donc l'époque des pionniers du delta dans la région. L'équipe de joyeux lurons se rendait régulièrement à Grandval et aussi à la Dosserce, entre Moutier et Perrefitte. Les vols étaient courts à l'époque, pas plus de quelques minutes. Certes, mais le mouvement est en marche. Dans l'entretien, Pierre Liechti nous dira aussi qu'ils avaient l'honneur de la presse locale toutes

les semaines. Bref, il y avait un réel intérêt. Le deltiste avait été élevé au rang de star et de héros du ciel. Petite anecdote : « *Nous avons été invités pour l'inauguration du terrain de football de Boécourt. Je ne me souviens en revanche plus précisément de l'année. L'objectif était de déposer le ballon du match au milieu du terrain. J'avais posé pile poil au centre. Pour d'autres pilotes, cela s'est moins bien passé ; ils ont fini dans les arbres. Le soir, lors de la fête où nous étions tous invités, je signais des autographes. C'était une époque extraordinaire.* » Et puis, plus sérieusement, la question de se fédérer s'est posée. Un club, un vrai club ! Pierre Liechti est catégorique : « *Si on ne s'organisait pas en club, on allait vers l'échec du vol libre dans la région. On avait entendu qu'une fédération suisse allait se créer et on a vite mis ça en place.* » Et ce sera dans un premier temps le Delta-Club Jura. « *On s'est retrouvés un soir au Restaurant de la Gare, à Moutier. Il y avait beaucoup de ferveur dans la salle. On était tous des mordus du delta. Le moment était historique. J'ai le souvenir d'une séance assez courte au terme de laquelle je me suis retrouvé président.* » En 1974, tout était à mettre en place. « *Comme on volait dans beaucoup d'endroits différents, il fallait trouver des accords avec les propriétaires de*

A Moutier : exploit de deux vélideltistes

Deux vélideltistes prévôtois, MM. Pierre Liechti et Jacques Oriet, ont accompli hier en fin de journée un véritable exploit. M. Liechti, qui est président du Delta-Club, partant de Graiterie juste au-dessus de Moutier, a rallié Saint-Joseph en survolant toute la chaîne pour revenir ensuite se poser à Perrefitte après un vol qui n'a pas duré moins de 55 minutes. M. Liechti a parcouru ainsi quelque 25 kilomètres.

M. Oriet, lui, a battu, pour la région s'entend, un record d'altitude. Parti de Graiterie également, il a atteint une altitude de 1350 à 1400 mètres.

Les deux vélideltistes ont bénéficié de conditions exceptionnelles, mais leur métier n'est certes pas étranger à ces performances qui constituent de véritables exploits pour la région. (gi)



terrains pour éviter d'endommager les cultures. »

Avec les mois et les années, le mouvement prend de l'ampleur. Le delta intéresse beaucoup de personnes qu'il faut former. Pierre Liechti distille son savoir : « On faisait de la pente école à Grandval ou à la Doserce. Il y avait deux catégories de pilotes : les prudents et ceux qui savaient tout avant même d'avoir touché un delta. »

Pierre Liechti garde un souvenir lumineux de son premier grand vol. C'était à Graiteray : « Il fallait passer les arbres et ça, c'était très compliqué. Les ailes de l'époque avaient une finesse de 3, 4 au mieux. Il fallait dès lors des conditions spécifiques pour que ça passe sans encombre. » Notre retraité a aussi été l'homme de grandes premières qui pourraient prêter à sourire aujourd'hui : c'est lui qui a signé la première heure de vol, mais aussi le premier vol entre la Montagne-de-Moutier et Develier et un autre entre Moutier et Sonceboz. Chapeau ! Que d'exploits à son actif ! Pierre est soudainement gagné par les émotions : « Lors de tous ces vols, il y avait une ambiance de fou. C'était extraordinaire de voler une heure en position couchée. J'étais tellement fatigué que j'avais posé sur le ventre. Je n'avais plus de force, épuisé ! J'ai toujours volé à l'instinct tout en mettant en pratique mes notions d'aéronautique. On parlait déjà de finesse et de vols thermiques. »

Et puis le DCJ (pour Delta-Club

Jura) grandit. Vite, même très vite : 30, 40 et même 50 membres. Mais après trois années de présidence, Pierre Liechti met la flèche à droite comme président. « Lors de notre assemblée constitutive, on m'a propulsé président parce qu'il en fallait bien un. » Mais ce que Pierre Liechti aime, c'est le terrain. C'est dans ce domaine qu'il excelle. Il décide de s'inscrire à l'examen pratique à Interlaken en vue de l'obtention du brevet de pilote de delta, le tout premier que la Fédération organisait dans son histoire : « Il y avait là notamment un certain Bertrand Picard. Il devait avoir 16 ans. Étaient aussi présents des Alémaniques, des Valaisans et un certain William Wegmüller, de Sonvilier, un autre pionnier du delta dans notre région. Le rendez-vous avait été fixé au terrain d'atterrissage de Lehn. Les premiers jours, les examinateurs voulaient voir ce que l'on avait dans les tripes. Ils nous ont observés au décollage. L'atterrissage était constitué d'une cible d'un diamètre de 50 mètres. Sur une vingtaine de pilotes, seuls trois ou quatre ont atteint l'objectif. Personnellement, je n'étais pas dans le cercle. C'était juste un entraînement pour évaluer notre niveau. Et puis, il y a eu l'examen final que j'ai réussi. C'était le 6 avril 1975. J'ai donc été le premier pilote breveté du club. »

Pierre ne s'arrête pas à l'obtention de ce sésame. Très motivé, il se prépare pour devenir expert, titre qui lui permettrait de décerner des brevets. Il se rend à Zurich

dans cet objectif. Bingo ! Il a organisé des sessions d'examens pour quantité de pilotes. Les anecdotes sont savoureuses : « Un jour, j'ai été sollicité par des Bâlois. » Et ? « Je vois débarquer une voiture avec un delta sur le toit, puis deux et enfin plusieurs camionnettes. Ils étaient plus de 50 candidats pilotes d'un seul coup. C'est dire l'engouement qu'il y avait derrière cette activité. Je les examinai une fois au décollage et une autre fois à l'atterrissage. Je remarquais rapidement si un candidat au brevet avait le niveau ou pas. » Pierre fait les comptes : il a délivré le brevet à plus de 200 candidats. C'est difficile à compter précisément !

Une époque faste donc. Pleine de sensations, remplie d'émotions. Et puis, il y a eu des moments plus difficiles : des premiers incidents ponctués de drames. Pierre ne veut rien occulter. Et là, il prend une grande respiration. Il sait qu'il a été épargné par les coups durs, ceux qui bouleversent une vie et un destin. Ceux qui laissent aussi des traces indélébiles. Et il y en a ! Il avait vendu une aile à un jeune pilote. Il a malheureusement trouvé la mort à Graiteray.

Et puis la roue tourne. Et puis elle s'arrête. Après quinze années de delta, Pierre Liechti décide de passer à autre chose. Le chapitre n'est pas facile à aborder et à développer. « La première raison est liée à mon rôle d'expert et dans ce sens cela m'a coupé de l'amitié des gens. J'étais l'expert ou autrement dit celui qui voulait sanctionner. Je n'étais plus en adéquation. Dans mon rôle d'expert, cela n'était pas facile pour moi de dire à un candidat qu'il n'était pas fait pour cette activité. »

C'est l'occasion pour Pierre Liechti de s'arrêter et de regarder dans le rétroviseur. Il possède les brevets de delta, planeur et d'ULM. Rien que pour le delta, il comptabilise environ 500 heures de vol.

Passion quand tu nous tiens ! Passion ! C'est résumé en un seul mot.

On pourrait aussi parler du hasard dont le dicton dit qu'il fait parfois bien les choses. En 2014, Pierre Liechti est invité par un ami pour un vol à bord d'un biplan. La scène se passe à Fayence, au sud de la France, plus précisément dans la région de Fréjus. Et c'est là que le déclic se produit : *« On se fait plaisir et j'en éprouve énormément quand soudainement une petite machine se met à côté de nous tout en volant. Une fois au sol, le pilote de cet appareil se gare juste à côté de notre avion. Je m'intéresse davantage et j'ai envie d'en savoir plus. Le pilote me dit que l'avion est entièrement en bois. Je suis surpris parce que ce genre de machine est en général construite en tubes d'aciers. Deux jours plus tard, il m'amène les plans de l'avion avec toutes les cotes pour les pièces, 60 pages au total. En rentrant en Suisse, c'était*

vu : je voulais construire cet avion, en fait un ULM. Je me suis donc rendu dans une scierie de la région sur les conseils d'un luthier. Et j'ai réalisé cette machine de A à Z, à l'exception, du moteur, de l'hélice et de tout le système de navigation. En théorie, il peut voler à 180 km/h. »

En théorie ? Oui, quand nous avons rencontré Pierre Liechti début mai, il n'avait pas encore fait le vol inaugural qu'il compte réaliser au départ de l'aérodrome de Môtiers. Pour les puristes, c'est un ULM de 300 kg de conception américaine, un Ragwind 26 Special. 2000 heures ont été nécessaires pour le construire : *« Certaines pièces, je les ai refaites plusieurs fois. Je veux être sûr de moi. J'ai aussi passé plus de 2000 heures à réfléchir, cogiter et bien d'autres choses encore. Ce fut un travail titanesque,*

mais je suis aujourd'hui très fier du résultat final. » Toujours présente, Josiane complète : *« Vu de l'extérieur, on ne se rend pas compte du travail qu'il y a eu. C'est incroyable le nombre de petites pièces que Pierre a fabriquées de ses propres mains. Rien que pour une aile, il y en a plus de 1500. Et comme il y a quatre ailes... »*

Ce superbe Ragwind 26 Special, à n'en pas douter, fera son bonheur ces prochaines années. Il s'ajoute à l'actuel ULM de couleur bleue avec lequel Pierre Liechti sillonne les airs. Et à ce titre, comme il me l'a indiqué avec un large sourire, il vient régulièrement décrire des arabesques dans le ciel de sa région natale, la Prévôté, comme un retour aux sources.

Sacré Pierre !

Daniel Bachmann



Pierre Liechti, posant fièrement aux côtés de son ULM de style biplan.

Les présidents



Pierre Liechti
(1974-1977)



Etienne Chavanne
(1977-1987)
décédé en 2020



Fritz Leuenberger
(1987-1990)



Philippe Zahno
(1990-1997)



Philippe Métille
(1997-2003)
décédé en 2003



Jean-Philippe Laville
(2003, intérim)



Pierre Arn
(2003 à 2010)

Dans quelles circonstances as-tu repris la présidence du VLJ ?

Ce n'était pas prévu, mais après le décès subit de l'ancien président Philippe Métille (*n.d.l.r. : il avait trouvé la mort à Boécourt dans un malheureux exercice de gonflage au sol*), on m'a supplié d'accepter le poste. J'ai donc accepté de reprendre le flambeau, surtout par solidarité et pour honorer la mémoire de Philippe.

Quels ont été les principaux mandats réalisés pendant ta présidence ?

Il y a eu plusieurs dossiers importants à mener : rendre officiels les sites de vol dans la vallée de Moutier et la vallée de Tavannes; la mise en œuvre de l'ILS 34 à l'Euroairport Bâle-Mulhouse, ce qui n'a pas été facile du tout; l'ouverture du déco Nord de Raimeux; la fête de l'air pour les 35 ans du VLJ; négocier pour ne rien payer pour l'accès du Graiterie; mise en place des balises Windline; et enfin l'entretien des sites de vol.

Comment pratiques-tu le parapente aujourd'hui ?

Toujours avec beaucoup de plaisir et le plus souvent possible avec mes amies et amis pour partager ces bons moments célestes.

Quel est ton regard sur le VLJ « version » 2024 ?

Il y a une très bonne dynamique et cela fait plaisir de voir tous ces nouveaux « guigamfeurs » plein de motivations. *Happy Landing !*



Alexandre Constantin
(2010-2017)

Dans quelles circonstances as-tu repris la présidence du VLJ ?

Eh bien dans une bonne dynamique et plein d'enthousiasme. Je faisais déjà partie du comité pour la Coupe

de distance et les défis jurassiens. Pour rappel, il s'agissait de journées organisées un peu « à la der » selon dame météo afin de se retrouver et faire du vol de distance ensemble, apéro de debriefing quasi indissociable. Avant moi, c'est donc Pierre Arn qui tenait les rênes de la boîte et comme il faisait déjà, et presque depuis toujours, énormément de travaux d'entretien de sites, il cherchait gentiment à remettre sa place de président. L'idée d'amener un peu de sang neuf est apparue au menu du jour et comme j'étais très actif et proche des voleurs à l'époque, j'ai bien voulu reprendre le flambeau. Cela ne me faisait pas peur car je voyais déjà l'énorme travail qu'effectuaient les membres du comité. Je devais surtout apprendre à déléguer les bonnes tâches aux bonnes personnes et aussi à barjaquer devant le monde d'une assemblée générale... Cette expérience m'a beaucoup apporté dans ma vie privée et professionnelle.

Quels ont été les principaux mandats réalisés pendant ta présidence ?

Bonne question ! Il faut que je relise les vieux procès-verbaux pour m'en souvenir... Mais il y avait eu un cas un peu particulier avec les sites de Raimeux. On appelait amicalement « l'ours du Raimeux » l'ancien paysan qui tenait la ferme-restaurant du Signal. Il avait ses humeurs et parfois ça chauffait un peu, dont une fois plus qu'une autre... Cela était passé par la Bourgeoisie mais finalement tout était rentré dans l'ordre. Sinon, durant mon mandat, il y a eu l'arrivée de nouvelles balises, les fameuses sorties à Annecy et son quartier jurassien (c'était épique !), la sortie pour les 40 ans du VLJ, peut-être le démontage de la rampe de Raimeux Nord, etc. Mais encore une fois, ce sont les membres du comité et du Club qui mettaient sur pied tout cela. On ne les remerciera d'ailleurs jamais assez pour leur investissement. Car sans toutes ces personnes, rien ne pourrait se faire, hier comme aujourd'hui !

Comment pratiques-tu le parapente aujourd'hui ?

Très... différemment d'avant ! Avant, je cumulais une bonne centaine de vols par an (j'en ai fait le double à mes débuts !). Chaque soir, le Graiterie était coloré de parapentes et de deltas. Il y a dix ans, j'avais découvert le parapente avec le marche et vol. Ça m'avait vraiment « piqué » ! Mais mes articulations et mes ligaments en ont pris un coup et j'ai dû renoncer aux petites compétitions. Dommage car c'était vraiment génial. Aujourd'hui, ma « volée » de parapentistes acharnés de l'époque est, pour la plupart, devenue mère ou père de famille. Pour ma part, je ne vole quasi plus hormis un ou deux cross par an, et 5-6 marche et vol « ploufs » du soir après le boulot. Je profite de mes gosses pendant qu'ils sont encore là. Et puis il faut bien l'avouer, je ne fais pas que du vol libre. Je me suis remis au vélo, entre autres, pour

avoir un sport lorsque ça ne vole pas. À vélo, c'est toujours face ! J'essaie encore de participer un peu aux diverses sorties du Club, afin de garder le contact avec les membres et amis. C'est toujours très sympa. C'est aussi une des raisons pour lesquelles je fais partie du comité de *La Plume*. J'ai également toujours un œil sur les groupes Whatsapp pour rester un peu « dans le coup ».

Quel est ton regard sur le VLJ « version » 2024 ?

50 ans du Club VLJ... 20 ans cette année que j'ai passé mon brevet... Presque huit ans que j'avais transmis le flambeau à notre Fonzi... Ça file ! Certaines choses ont changé ; de nouveaux membres au comité du Club, au comité de *La Plume*. Un point qui joue passablement sur la vie du club et surtout de ses membres est le changement de météo. Je ne vais pas parler de réchauffement ou je ne sais quoi. Mais je constate que la météo, depuis les dix dernières années, est devenue beaucoup plus dynamique. Les saisons se suivent mais ne se ressemblent pas. Il y a toujours, ou presque, du vent météo. De grosses perturbations arrivent à toutes périodes de l'année. Je pense que le Club a vraiment bien fait d'investir dans ces balises météo pour la sécurité des pilotes. En plus d'éviter de faire des allers-retours entre les décollages, cela permet d'annuler ou d'adapter plus facilement ses journées de vol de manière plus sécurisée. Pour conclure, le Club VLJ vit toujours. On le voit dans les sorties et diverses manifestations organisées par ses membres. Le Graiterie n'est plus coloré comme auparavant, mais les voleurs sont toujours là et toujours motivés à faire vivre notre club et notre passion ! Nul doute qu'il va perdurer encore longtemps !



Alphonse Frésard
(2017 à 2022)

Dans quelles circonstances as-tu repris la présidence du VLJ ?

J'ai repris la présidence du Club VLJ après la démission d'Alex Constantin. J'étais alors secrétaire du Club depuis 10 ans et aucun membre du comité n'était décidé à reprendre la présidence. Après avoir été motivé, pour ne pas dire poussé, par ces mêmes membres du comité ainsi que par Fred Lovis, j'ai accepté ce mandat, mais à la condition que sa durée ne dépasse pas cinq ans. Lionel Socchi avait alors promis de reprendre ce poste une fois mes 5 ans de présidence écoulés, ce qui s'est finalement réalisé.

Quels ont été les principaux mandats réalisés pendant ta présidence ?

Le dossier le plus important pendant ma présidence fut certainement le remplacement de nos stations météo consécutivement à l'abandon de la technologie 2G par les divers opérateurs. Si Pierre Arn s'est occupé de tous les aspects techniques et de la commande des nouvelles stations, je me suis de mon côté occupé du financement en allant quémander des subventions auprès de la FSVL et du fond du sport de la République et Canton du Jura (LoRo). Les subventions obtenues ont permis de couvrir plus de 80% de l'investissement total.

Au niveau des sites de vol, il a notamment fallu renégocier la convention avec la Commune bourgeoise de Grandval concernant les décollages de Raimeux Nord et Sud et un nouveau panneau d'information a été conçu et réalisé en collaboration avec la FSVL.

La pose d'un tapis de jute sur le décollage de Delémont a également été réalisée pendant ma présidence.

Mon grand regret concerne les négociations initiées par la FSVL et Michi Küffer, alors président du Delta- & Gleitschirmclub Biel/Bienne, au sujet de la zone d'exclusion autour de l'aérodrome de Courtelary. Alors que les discussions avec le Segelfluggruppe Biel se déroulaient en totale courtoisie et qu'ils accédaient à toutes nos demandes voire même plus, les choses se sont dégradées dès que le Groupe de Vol à Voile de Courtelary est entré dans le jeu. Bien qu'un de leur membre ait participé aux dernières discussions et accepté oralement l'accord, ils ont ensuite publié unilatéralement une zone d'exclusion qui ne fait aucune concession à l'exception des parties du cercle au-delà des crêtes nord et sud et d'un petit carré en face du décollage de Corgémont à l'intention des écoles de vol libre et des vols du soir.

Alors que cela n'était plus arrivé depuis de nombreuses années, plusieurs décès de membres actifs ont été déplorés lors de mes cinq années de présidence. À commencer par le Sanca, qui s'occupait de l'intendance lors des diverses manifestations du Club. Il a donc fallu trouver une alternative et nous n'avons malheureusement dès lors plus eu droit à des apéros au rapport qualité/prix imbattable comme par le passé. Nous avons ensuite perdu Béat, Olivier, Rémi et Hervé à la suite d'accidents tragiques en parapente, respectivement en plongée et sur la route.

Les années COVID n'ont pas non plus été simples à gérer et mes oreilles ont sifflé après que le comité a eu décidé de fermer temporairement les sites de décollage par solidarité avec le personnel hospitalier et évi-

ter ainsi la surcharge des urgences en cas d'accident. Même les sportifs d'élite ne s'entraînaient plus pour les mêmes raisons donc j'avais du mal à comprendre que certains libéristes amateurs puissent faire un tel fro-
mage de cette décision collégiale...

Comment pratiques-tu le parapente aujourd'hui ?

Je vole pratiquement toujours autant que par le passé même si je ne suis plus autant acharné et que je n'ai plus en permanence ma voile dans le coffre de la voiture. Je fais surtout du cross et essaie de faire un ou deux vols de 100 km chaque année, afin de finir dans les 10 premiers de la Coupe de distance du Club, même si la concurrence s'est durcie ces dernières saisons. La distance n'est cependant pas mon but premier et j'essaie plutôt de venir faire un point de virage au nord ou de traverser le plateau au lieu d'allers-retours sur la première chaîne. Je vole depuis quelques saisons avec du matériel léger et compétitif (j'ai acheté cette année le combo Chrigel, Advance Weightless et Omega ULS) et je monte le plus souvent possible à pied à Montoz, à Corgémont ou encore au Buement. C'est important pour rester en forme à plus de 55 balais. En revanche, cette première moitié de saison est tellement merdique pour le vol libre que je me demande encore pourquoi j'ai changé de matériel...

Quel est ton regard sur le VLJ « version » 2024 ?

Je pense que le VLJ 2024 n'est pas si différent de celui des années précédentes. Bien que le nombre de membres augmente légèrement d'année en année et que je ne connais plus tout le monde comme lors de mes années de comité, c'est toujours plus ou moins le même noyau dur et donc la même 50 à 60aine de membres que l'on retrouve régulièrement lors des sorties ou à l'assemblée générale. Je trouve bien d'avoir rajouté le logo du Club et imprimé des *goodies* en vue du 50e, fête à laquelle je me réjouis de participer. Je pense que cela permet aux membres de mieux s'identifier à leur Club.



Lionel Socchi
(depuis 2022)

Dans quelles circonstances as-tu repris la présidence du VLJ ?

Je suis entré au comité en 2013, comme caissier, étant donné mon profil plus orienté chiffres que travaux ma-

nuels ! Alphonse, qui avait repris la présidence en 2017, avait toujours assuré qu'il assumerait la présidence pour plus ou moins cinq ans. Étant donné la période Covid et la baisse de l'activité pendant quelques mois, Fonzi a assumé la présidence jusqu'en 2022. J'ai été officiellement nommé président lors de l'assemblée 2022. Je ne visais pas particulièrement ce poste mais comme les candidats ne se pressaient pas au portillon, c'est logiquement que j'ai repris la fonction pour donner un coup de main !

Quels sont les principaux mandats que tu as déjà réalisés ?

Nouveau fonctionnement du comité, mise sur pied d'un groupe de travail spécifique pour le 50e, renouvellement de l'entité graphique du Club, renforcement des liens avec la Fédération, nouveau système de cotisations, nouvelles générations de balises sont autant de sujets qui m'ont occupé durant ces deux premières années de présidence. Non seulement moi mais aussi tous les membres de mon comité que je remercie au passage pour le travail effectué.

Comment pratiques-tu le parapente aujourd'hui ?

Essentiellement sur nos sites locaux mais aussi quand j'en ai l'occasion en Valais ou dans les Préalpes. Je fais environ 40 vols par année, indispensables à mes yeux pour « garder la main ». Entre la famille et mes activités professionnelles, il faut souvent jongler. Donc je vole plutôt selon mes disponibilités que selon les conditions météo. Niveau matos, j'ai une B+ semi-light et depuis quelques années, je me suis mis au cocon. Je participe aussi régulièrement aux voyages organisés par le Fred. Roumanie en 2023, Grèce cette année prévue au mois d'octobre.

Quel est ton regard sur le VLJ « version » 2024 ?

Niveau comité, il devient de plus en plus difficile de motiver des gens à mettre la main à la pâte. Il faudra quelque peu renouveler le comité ces prochaines années, la moyenne d'âge étant assez élevée, je compte à ce titre sur la jeune génération de pilotes qui vole régulièrement sur nos sites. Sinon au niveau des membres, les effectifs sont plutôt en augmentation et on pourrait dire que le VLJ est en bonne santé. Avec les plus de 20 sites à gérer et quelques 280 membres, il y a beaucoup à faire et le comité ne peut avoir un œil sur tout. Je compte ici sur la compréhension des membres et naturellement je suis ouvert à toute proposition. J'aimerais d'ailleurs que l'on puisse avoir une meilleure répartition de la provenance des membres du comité pour éviter de voir apparaître, selon certains, des clivages nord/sud qui n'ont pas lieu d'être au sein de notre club.

Honneur à nos membres disparus

Il ne faut pas se voiler la face, la pratique de notre activité comporte parfois des risques. Depuis 1974, le Club de Vol Libre Jura a en effet payé un lourd tribut au delta et au parapente. Des drames, il y en a eu et espérons que la liste de nos membres décédés en assouvissant leur passion ne s'allonge pas. Ce propos se veut sobre et il a pour simple but de rendre hommage à nos amis deltistes et parapentistes décédés.



- † **Fritz Liechti** (delta)
- † **Giovanni Rizzotti** (parapente)
- † **Isabelle Piaget** (delta)
- † **Rodolphe Leuenberger** (parapente)
- † **Philippe Métille** (parapente)
- † **Béat Howald** (parapente)
- † **Olivier Moser** (parapente)
- † **Alix Rucheton** (parapente)

Drame en Valais

Un Bernois se tue en parapente

Un parapentiste de 35 ans, Giovanni Rizzotti, de Crémines (BE), s'est tué dimanche au-dessus de Blittingen, dans le Haut-Valais.

Comme il n'avait pas réapparu en fin d'après-midi, des recherches ont été entreprises, qui ont amené à la découverte du corps au-dessus de Blittingen, dans la vallée de Conches. (ats)

Nous pensons bien fort à eux et nous ne les oublions pas.
(db)





Dominique Flury Schwery : une « Grande Dame » du Club

Quand « La cowboy » préfère le delta au lasso...

Un Club, une société et une longue histoire qui va avec... Ses membres d'honneur et bien d'autres choses encore. Le VLJ a de tout temps dignement honoré ses membres exceptionnels. Ils sont au nombre de trois, titulaires de la Légion d'honneur du Club : Gaston Marchand (décédé) et deux femmes : Béa Métille, épouse de feu Philippe, président en exercice qui a été tragiquement emporté par la Grande Faucheuse en 2003 lors d'un exercice de gonflage à Boécourt ; et Dominique Flury Schwery, première femme deltiste. On l'appelle aussi La cowboy : c'est une « Grande Dame » du Club, mais accueillante, qui a reçu *La Plume* chez elle, à Courtételle, pour parler de ses débuts sous l'aile triangulaire en 1982. C'était l'âge d'or du delta.

Question pour les plus jeunes : *La cowboy*, cela vous dit quelque chose ? Levez le petit doigt si vous le savez... Vous êtes probablement rares, j'en suis convaincu ! Dominique a longtemps hésité avant de nous recevoir chez elle. Il est vrai qu'elle a eu la douleur de perdre récemment son mari Edel, emporté bien trop tôt par ce satané crabe. Je savais *in fine* qu'elle dirait oui... Il fallait juste avoir de la patience et un peu insister aussi. Dominique a aujourd'hui 67 ans. C'est surtout la première femme deltiste de l'histoire du Club, qui s'ap-

pelait alors le Delta-Club Jura. Chapeau bas ! D'autres l'ont imitée par la suite : l'Ajoulote de Buix Danièle Courbat et Isabelle Piaget, de la vallée de Tavannes. Cette dernière s'est illustrée en compétition jusqu'aux championnats du monde avant de trouver la mort dans la pratique de son sport aux Grisons dans des circonstances inconnues. Une coupure de presse de l'époque nous apprend aussi qu'Eliane Bigler (Bienne), Patricia Boil (Moutier) et Pascale Habegger (Court) attendent l'autorisation de pouvoir voler, sous-enten-

du entre les lignes, obtenir le brevet. Ce sont elles aussi des pionnières !

Pour cet entretien, le rendez-vous est fixé chez elle, à Courtételle. Martial Geiser, dit Le Matou, grand ami d'Edel, est de la partie. *La Plume* aimerait surtout savoir comment cette femme, un brin timide, est arrivée dans le milieu du vol libre au début des années 80. Ou alors quelle mouche l'a piquée... Comme elle n'a strictement rien à cacher (il y a aussi prescription...), elle arbore un large sourire avant de répondre presque malicieusement : « *Je suis une fille de Vicques et à l'époque, je pratiquais en fait la moto. J'allais régulièrement faire des tours dans la région et c'est vrai que je m'arrêtais souvent à Courfaivre. Une fois, j'ai croisé le Dédé (André Cattin) qui m'a dit : « Toi, je veux te faire voler en delta ! » Et c'est comme ça que cela a commencé en 1982, tout d'abord avec de la pente-école. C'est Etienne Chavanne qui donnait les cours et qui a signé mes vols pour me présenter à l'examen final en vue du brevet.* » On a presque envie de dire que c'était l'époque de l'insouciance. Pour la petite histoire, Etienne Chavanne ne l'a vue voler qu'à deux reprises. Ah bon ? « *On volait au noir ! C'était comme ça à notre époque !* » Ben voyons... Dominique se souvient encore très bien de son premier grand vol. C'était un matin, à Vicques. « *Il y avait le Fabio Baratti, le « Speedy » et moi-même. Dédé était également présent pour superviser tout ça. Il nous avait dit de bien éviter l'arbre avant d'aller poser... Après ce premier vol, j'étais contente d'avoir pu poser sans pépins.* »

Première femme deltiste du Club, quel est le symbole ? Dominique n'en a jamais fait une montagne. Pour Dédé,

en revanche, il y avait de la fierté : « *Pour lui, j'étais la mascotte du Club. Il était trop content de faire voler une nana.* » C'était l'époque où les vols étaient courts et les soirées à dissenter très longues, parfois même jusqu'au bout de la nuit : « *On était une très bonne équipe, comme une grande famille. On se retrouvait presque toujours à la Croix-Blanche et on se racontait toutes nos péripéties. À l'époque, nos ailes étaient stockées dans une grange à Courfaivre qui appartenait à Fernand Boegli. Lui-même ne volait pas ; il nous louait juste un espace.* »

On l'aura rapidement compris, c'était le grand boum du delta en Suisse. Et c'est également dans ces années-là qu'a été créé le Delta-Club Courfaivre, qui existe aujourd'hui encore. Et puis les vols s'enchaînent : Montsevelier, Boécourt. Plus tard Graiteray : « *C'était le site de vol le plus impressionnant !* » On veut bien croire notre brave Dominique... Et il fallait souvent se débrouiller par ses propres moyens : « *Il n'y avait pas de radios à l'époque. Pas de varios non plus au début et surtout pas de parachute de secours.* » Un casque quand même ? Dominique rigole... « *Merci de poser la question... Au début, je n'avais pas de casque attitré ; je devais toujours demander un casque à quelqu'un d'autre.* »

Dans l'Arc jurassien, le delta est rapidement devenu une attraction : « *Tout le monde s'intéressait à nous. Il y avait une belle émulation. Quand on préparait notre matériel sur les sites de décollage, il était fréquent d'avoir des spectateurs ébahis et qui nous posaient des questions. Je pense aussi qu'ils devaient nous prendre pour des fous. Personnellement, j'ai toujours été consciente des risques liés à cette activité. En revanche, je n'ai jamais été casse-cou. Au début, et je m'en souviens d'ailleurs très bien, le but était de décoller et d'aller en droite ligne vers l'atterrissage, en évitant surtout d'entrer dans un thermique...* »

Le thermique, parlons-en avec notre interlocutrice. Elle aussi a connu cette incroyable sensation de se faire soulever par cette force invisible. Elle aussi observait déjà les oiseaux dans le ciel, volant sans battre des ailes dans la pompe... Son premier thermique ? « *C'était à Boécourt et j'ai compris à ce moment-là que la pratique du delta offrait d'incroyables possibilités. On ne parlait pas encore de vols de distance. On restait dans le bocal, c'est-à-dire qu'on prenait un maximum de hauteur sitôt après le décollage et on atterrissait dans la vallée. C'était grisant !* »



Dominique à Boécourt.

Une année après son premier grand vol à Vicques en 1982, Dominique passe son brevet à Soulce au décollage sud. Elle avait alors 26 ans. C'est Etienne Chavanne qui lui a fait passer la théorie et Pierre Liechti était l'expert examinateur. Pour obtenir le fameux sésame (*n.d.l.r. : elle l'a malheureusement jeté en faisant de l'ordre dans ses affaires...*), il fallait réussir deux vols et il y avait trois essais ; un seul joker donc. Le vol comprenait un tour de 360, une volte complète et un atterrissage dans une cible de 80 mètres de diamètre. Bingo pour Dominique, elle réussit du premier coup ! « *J'ai forcément fait la noce avec les potes, puisqu'on était plusieurs à passer l'examen ce jour-là. On réussissait l'exploit de parler toute la nuit d'un vol de trois minutes. Il y avait une joyeuse ambiance après les vols. On se retrouvait chez quelqu'un pour manger. Il arrivait souvent au Dédé de sortir des côtelettes de son congélateur et de les découper avec une scie à rubans...* »

je suis une fois allée jusqu'à Balsthal, avant de couler au retour aux environs d'Herbetswil. Je me souviens d'ailleurs très bien de ce vol. C'est la première fois que j'avais le nuage qui se formait sous moi. J'avais alors changé de cap pour ne pas rester dans ce thermique. C'était très impressionnant de se retrouver dans de telles conditions. Ce jour-là, j'ai croisé des planeurs et d'autres deltas ; tout le monde était en l'air, tellement c'était bon ! »

Durant sa carrière qui a finalement duré jusqu'en 1990, Dominique a volé sous plusieurs deltas. En pente-école, c'était une *Fire Fly*. Sa première aile personnelle a été une *Atlas*, qui avait une finesse d'environ 8 : « *Je me suis procuré cette voile d'occasion en Valais pour 1600 francs. Un exemplaire neuf coûtait entre 3000 et 3500 francs.* » Matou surenchérit : « *Il n'y avait pas beaucoup de finesse, mais il y avait beaucoup de portance. Quand on rentrait dans le thermique, cela montait pour ainsi dire sur place.* »



Que de beaux souvenirs donc ! Et aussi des vols remarquables à l'époque. Elle ne les a pas tous notés dans son carnet de vol, probablement plus de 300, mais certains sont toujours bien imprimés dans son esprit. « *Quand on participait aux Championnats jurassiens de delta à Graiter, il fallait faire des kilomètres. Il y avait toujours des défis à relever lors de cette compétition. Mais je le reconnais, je n'ai pas fait beaucoup de vols de distance dans ma carrière de deltiste. Depuis Graiter,*

Et puis, Dominique est passée sous une Express, un engin bien plus performant, avec une finesse d'environ 10. C'est Mario Bulloni qui vendait ces ailes à l'époque : « Dans le thermique, elle fonctionnait très bien. À l'époque, c'étaient déjà des voiles de nouvelle génération. » Après l'*Express*, Dominique a encore volé un autre modèle, mais elle ne se souvient plus du nom. Pas grave !

Des dames qui volent



Dominique Flury (à droite), de Delémont, fut la première vélétliste du club. Danièle Courbat (à gauche), de Buix, est la deuxième dame à voler. D'autres attendent leur autorisation. Il s'agit d'Eliane Bigler, de Bienne, Patricia Boil, de Moutier, Pascale Habegger, de Court. Le Delta-Club Jura, fondé en 1974, est présidé depuis neuf ans par Etienne Chavanne, architecte à Moutier. Il a pris un développement extraordinaire ces dernières années, avec plus de 130 membres venant du Jura bernois, de Bienne, Neuchâtel, Laufen, Bâle-Campagne et même de France voisine. Relevons encore quelques nouveautés en matière d'examen depuis cette année: il faut au moins 25 vols d'altitude ayant l'examen et les ailes présentées à l'examen devront être munies de la plaquette du fabricant, nom du modèle, numéro de série, année et nom du fabricant. (mp)

Danièle Courbat (à gauche) et Dominique (à droite).

C'est aussi dans ce milieu du delta qu'elle a rencontré l'homme de sa vie, l'Edel. Dans la conversation, Dominique précise bien que c'est l'Edel qui l'a draguée en premier. Il commençait le delta avec notamment l'Odon. Matou lève tout à coup la main pour parler : « J'ai dit à l'Edel que s'il lui faisait du mal, il aurait affaire à nous. Dominique, on la protégeait. C'était en quelque sorte notre garçon manqué ! » Dominique ne le contredit pas...

Retour au delta. Dominique ne s'est pas cantonnée à des vols dans la région. Avec l'expérience, elle a volé sur d'autres sites, plus « engagés » dans les Alpes et aussi à l'étranger. La première fois qu'elle a mis le cap sur une autre destination, ce fut même assez rocambolesque. Explications : « Il y avait le Dédé, le Noël Lachat, le Fabio et le Speedy. Comme il n'y avait pas de place pour moi dans la BMW, je suivais à moto. On avait volé aux Diablerets, aux Rochers de Naye et depuis la Plaine Morte. C'était très impressionnant. Il y avait des hauteurs de vols que l'on ne connaissait pas dans le Jura. Le soir après les vols, les hommes dormaient à la belle étoile. En tant que femme, j'avais l'honneur de pouvoir me reposer dans la voiture. En fait, on n'avait pas les moyens de s'offrir la nuit à l'hôtel. »

Ah, c'était donc la belle époque ! Et puis, il y avait les sorties du Club à Arcumeggia, dans le nord de l'Italie, à proximité du Lac de Varese. Bien avant celles d'Annecy et celles de Cavallaria. Des expéditions mémorables lors du week-end de l'Ascension : « On était souvent

Jeudi 11 novembre 1982

Delta-Club Jura

La première femme ailée

Fondé en 1974, le Delta-Club Jura a tenu vendredi dernier, à Moutier, son assemblée générale, marquée surtout par l'admission d'une femme, M^{me} Dominique Flury, de Vicques, 25 ans, qui a déjà volé lors des leçons d'écologie et qui est donc la première femme dans le Jura à pratiquer le vol delta.

C'est Etienne Chavanne, architecte à Moutier, qui dirigeait les débats et qui salua la présence de plus de 40 membres.

Les comptes ont été commentés par André Cattin, de Courfaivre. Ils bouclent favorablement et ont été acceptés sans autre.

Neuf nouveaux membres

Dans les mutations, il n'y eut aucune démission, mais l'admission réjouissante de neuf nouveaux membres, ce qui porte l'effectif du club à une septantaine de membres.

Dans son rapport annuel, M. Chavanne a relevé la bonne marche du club. Il a mentionné le succès du meeting de Saint-Imier, le fait que 13 élèves ont réussi leur brevet et il a souligné que l'année 1982 avait été favorable pour la pratique du vol delta et tout le monde en a bien profité. Il a rappelé que Francis Pétermann et lui-même avaient participé à des safaris dans les Alpes et que quelques membres du club tâtaient un peu du vol à moteur.

Prochains moniteurs

M. Chavanne a encore mentionné la visite d'un responsable de la fédération lors des



M^{me} Dominique Flury, de Vicques, première femme à être membre du Delta-Club Jura. (mp)

cours de moniteur. Il a aussi été donné connaissance des rares accidents survenus à des membres du club et une fois encore le président exhorta chacun à la prudence et à respecter les prescriptions de sécurité.

Enfin, M. Chavanne mentionna le fait qu'il participerait le 4 décembre à l'assemblée des présidents et il tint à informer l'assemblée que le Gouvernement jurassien avait versé une subvention de 200 fr. au Delta-Club Jura qui compte des membres domiciliés dans le Jura et dans le Jura bernois.

Dominique a les honneurs du Démocrate.

une bonne trentaine et on réservait un hôtel complet rien que pour nous. Le patron nous attendait toute la nuit s'il le fallait. Malheureusement, on a fini par ne plus y aller à cause des bouchons autoroutiers au Gothard. » En Italie, on y mange bien et le vino rosso est délicieux, c'est bien connu... Et pour voler, alors ? Dominique a toujours en tête un vol magique. D'ailleurs, cela avait même énervé l'Odon qui n'avait pas réussi à voler aussi haut qu'elle... Elle que l'Odon qualifiait de crevure... « Si je me souviens bien, on décollait à une altitude de 1200 mètres. Le thermique était super généreux et je me suis retrouvée à plus de 3000 mètres. J'avais alors réussi à me déplacer d'une montagne à l'autre en survolant même un lac. Tout au long de ce vol, tu croises tes camarades, tu fais signe ; c'était génial. Le vol a duré une heure et demie. »

Cela ressemble presque à un monde parfait. Des frayeurs ? Quelques-unes quand même... Le contraire eût été surprenant. « Je me suis retrouvée une fois en sous-vitesse à Boécourt, ou autrement en situation de décrochage. Dans un premier temps, j'avais réussi à rattraper la situation et j'avais pu aller poser juste à



côté d'une niche à chiens. Mais je le reconnais humblement, c'est la voile qui avait décidé de se poser ; il n'y avait plus de pilote sous le delta... »

Je lui demande de me citer une anecdote marquante. Dominique se met soudainement à rire... *« Oui, j'en ai une. On nous avait demandés d'amener le ballon du match au terrain de football de Vicques. Nous avons décollé depuis l'ancienne rampe à Raimeux Nord. Avant de se mettre en l'air, le Fabio était venu accrocher le ballon sous mon delta, alors que ce n'était pas prévu que ce soit moi. J'étais surprise et honorée, mais aussi sous pression ; il ne fallait pas se louper. On avait tous atterri à côté du terrain de football et on avait finalement amené le fameux ballon au centre du terrain sous les applaudissements des spectateurs. C'est un joli souvenir ! »*

Les vols se sont enchaînés et puis la roue s'est arrêtée, presque naturellement en 1990, huit ans après ses débuts. La raison ? C'est plutôt une double raison. Dominique a commencé à avoir un peu peur. Le plaisir n'était plus le même. Et en plus, c'est à ce moment-là que Dominique est tombée enceinte. *« J'ai arrêté sans regrets. Un autre chapitre de ma vie commençait alors. Quand Aude est née, je ne suis plus beaucoup allée les voir voler. J'ai fermé la parenthèse et ensuite ils se sont*

tous mis au parapente, Edel aussi en même temps que Matou. »

C'est donc tout naturellement que Dominique a été proposée membre d'honneur du Club pour l'ensemble de son œuvre et aussi par le fait qu'elle avait été la première femme deltiste du Club : *« C'est l'Odon qui est à la base de cette nomination. Sur le moment, je ne m'y attendais vraiment pas. Aujourd'hui, plus personne ne sait que j'étais la première dans l'histoire de la société. »* Oui, La Plume !

Mais on sent quand même une once de fierté. Et elle ne s'en cache pas : *« Je le suis et le delta m'a apporté beaucoup dans ma vie. Aujourd'hui, quand je dis aux gens que j'ai pratiqué ce sport il y a 40 ans, personne ne veut me croire. »* Mais non...

Aujourd'hui, la roue a donc tourné. Dominique n'a plus beaucoup de contacts avec le milieu du vol libre. Elle est allée au Graitricks il y a deux ans, mais elle ne connaît ou reconnaît presque plus personne.

Peu importe finalement, la « Grande Dame » a marqué à jamais l'histoire du Club. Merci à elle !

Daniel Bachmann

Du Delta-Club Jura au Club Vol Libre Jura : toute une histoire !

15 novembre 1974. Pour être encore plus précis, c'était un vendredi soir à Moutier, plus exactement au Restaurant de la Gare. C'est là que les pionniers (ils étaient une vingtaine) se sont retrouvés pour fonder le Delta-Club Jura. On peut raisonnablement supposer qu'ils n'avaient qu'un seul mot en bouche : le delta... et sa pratique dans les règles de l'art, parce qu'il fallait bien se fédérer.

Tous ces mordus de l'aile triangulaire (rudimentaire à l'époque...) avaient rendez-vous pour approuver les statuts de la société et désigner un comité directeur. Des statuts pour l'histoire que nous avons retrouvés dans les archives du Club et que nous publions *in extenso*.

Une nouvelle ère s'ouvre dans les années 80 avec l'arrivée du parapente. C'est un nouveau champ d'exploration qui s'offre aux vélivoles. C'est ainsi qu'en 1991 et sous l'impulsion du président de l'époque Philippe Zahno, le projet de changement de nom est mis à l'étude. Et cela devient concret le 7 mars 1992 lors de l'assemblée générale. Le Delta-Club Jura devient ainsi le Club de Vol Libre Jura. Rien n'a changé depuis !

La Plume a replongé dans les archives de deux journaux régionaux, feu « *Le Démocrate* » et « *Le Journal du Jura* ». Le lendemain, tous deux relatent déjà l'événement. Sous la plume de Jean-Pierre Girod, le quotidien édité à Delémont évoque les origines de la création du Club : « *Il s'agissait pour une équipe de copains de continuer à pratiquer le vol delta malgré tout. Malgré tout qui se réfère bien entendu aux accidents qui se sont produits cet été tant en Suisse qu'à l'étranger. De ces dangers, les membres du Club en sont conscients, mais c'est en se réunissant précisément qu'ils espèrent pouvoir pratiquer ce sport avec davantage de sécurité, tout simplement en échangeant leurs expériences, en se conseillant les uns les autres. Dans le comité, d'ailleurs, un poste de commissaire technique a été prévu, qui illustre bien le souci qu'ont les initiateurs de mettre tous les atouts de leur côté, afin d'éviter d'éventuels accidents, afin d'éduquer, si l'on veut bien, chaque membre, débutant comme amateur chevronné.* » C'est dit ! Et surtout écrit en l'occurrence !

En parcourant cet article, on apprend la composition du comité. Pierre Liechti devient président. Jean-Claude Pointet (commissaire technique), Didier Monbaron (caissier) et Michel Schoenmann (assesseur) complètent l'équipe. Le correspondant local relate aussi les avantages de la région pour la pratique du vol libre : « *Dans la région de Moutier, il faut citer les Go-*

lats, le Raimeux de Grandval, le Mont-Rambert, sans oublier la Comballerie, qui a servi de terrain d'exercice à tous les néophytes. » D'autre part, écrit Jean-Pierre Girod, « *certaines amateurs ayant déjà une bonne expérience ont fait la descente du Chasseral, tandis qu'un des premiers à pratiquer ce sport à Moutier, Jacques Oriet, s'est envolé des rochers de Graiterie* ».

« *Le Journal du Jura* » consacre également quelques lignes à la création du Delta-Club Jura. Le correspondant prévôtois Jean-Michel von Mühlenen explique qu'une fédération verra le jour les 7 et 8 décembre à Anzère, ce qui prouve avec quel sérieux s'organise sur le plan suisse la pratique de ce sport, « *qui nous vient des Etats-Unis, en étroite collaboration avec l'Office fédéral de l'air. Les clubs vélideltistes recevront prochainement un modèle de statuts qui seront adaptés et adoptés selon les exigences de chaque groupement* », écrit encore le regretté « *Vmu* ».

Avec les années, les statuts n'ont que peu évolué, preuve s'il en est que notre société n'a pas à affronter des tempêtes administratives. La dernière mouture date de 2009, laquelle a été ratifiée par l'assemblée générale et paraphée par le président de l'époque Pierre Arn et le caissier Alphonse Frésard.

Longue vie au VLJ !

Daniel Bachmann

Les membres fondateurs : ils étaient 21 !

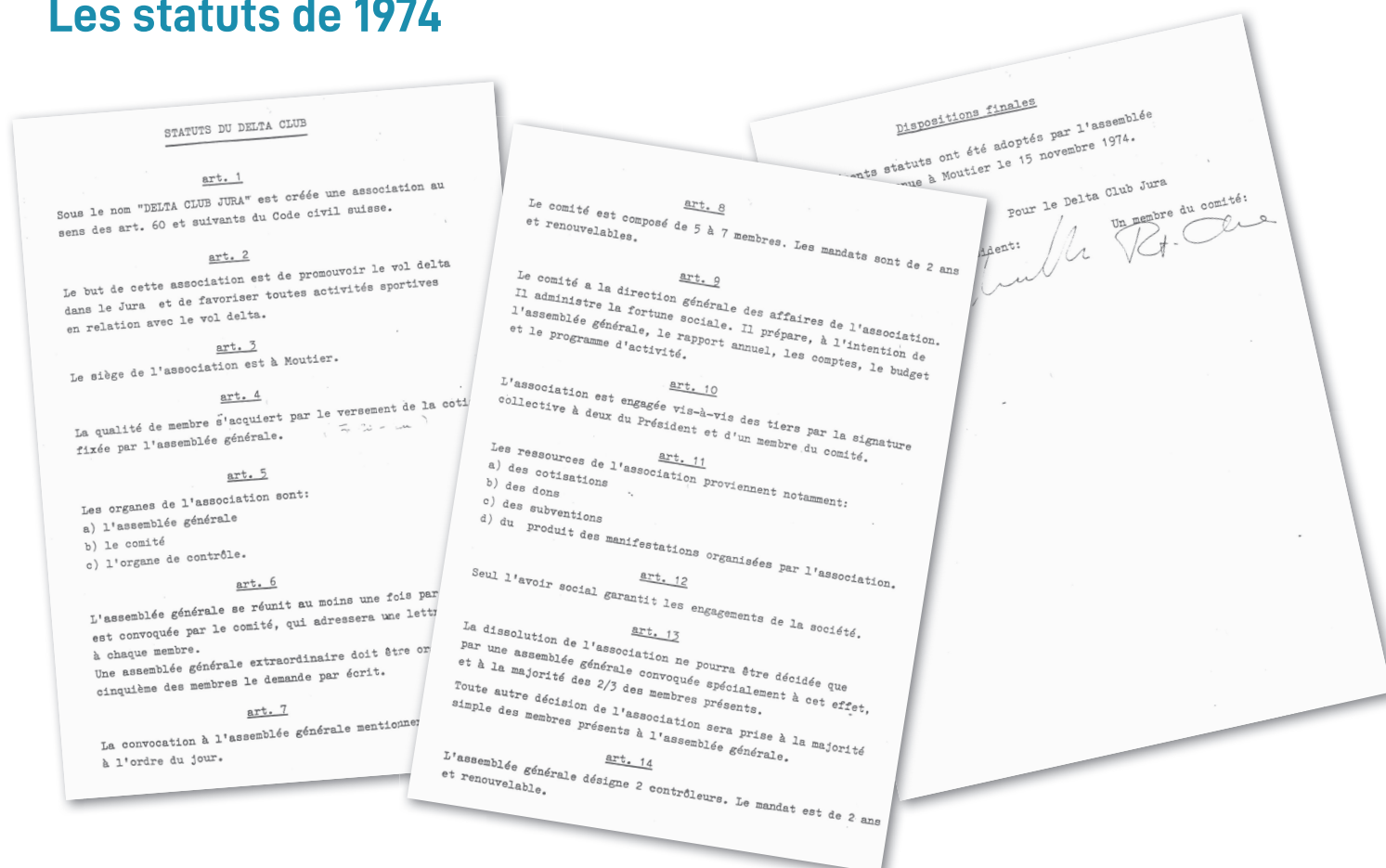
Claude Anotta, Reconvilier
Denis Berdat, Courroux
Jean-Claude Beynon
François Boillat, Moutier
Etienne Chavanne, Moutier
Hermann Geiser, Tramelan
Gérard Houlmann, Tavannes
Frédéric Huguelet, Vauffelin
Laurent Huguelet, Vauffelin
Pierre Liechti, Moutier
Eric Marchand, Moutier
Gaston Marchand, Moutier
Didier Montbaron, Bévillard
Raymond Monnerat, Moutier
Jacques Oriet, Moutier
Jean-Claude Pointet, Tavannes
Michel Schönmann, Court
Jean-Marie Spozio, Moutier
Gérard Thomet, Tavannes
P.-André Walther, Moutier
Martial Wisard, Moutier

Source : Plaquette « 20 ans Vol libre Jura – 1974 – 1994 »



Les membres fondateurs du Delta-Club Jura, le 15 novembre 1974, à Moutier. – Premier rang, de gauche à droite : Jean-Claude Pointet, Pierre Liechti, Martial Wisard, Claude Anotta et Michel Schoenmann. – Second rang, de gauche à droite : Etienne Chavanne, Jean-Marie Spozio, Didier Monbarton, Jacques Oriet et Raymond Monnerat.

Les statuts de 1974







Le VLJ aujourd'hui

A l'assaut des 300 membres !

Après 50 ans d'activité de haut vol, le Club Vol Libre Jura compte en 2024, **279 membres** (deltistes et parapentistes) en son sein.

Le comité est composé de huit personnes :

Président : **Lionel Socchi**

Vice-président : **Daniel Bachmann**

Secrétaire : **Valérie Groux**

Caissier : **Matthieu Geiser**

Membres : **Pierre Arn, Simon Brancucci, Roman Kowalczyk, Julien Gogniat.**

Il y a aussi différentes « commissions » au sein du VLJ, notamment une qui est chargée de l'**entretien des sites**.

Rôle : entretien des décollages, des balises, distribution des bouteilles aux propriétaires des terrains.

Responsable : **Simon Brancucci**

Membres : **Pierre Arn, Steve Juvet, Pierre-Alain Girardin, Laurent Mahon.**

Une vingtaine de décollages (plus précisément 22) sont actuellement répertoriés sur le territoire du Club et gérés par cette commission.

Les sites sont régulièrement entretenus (fauchage, barrières, chemins d'accès, manches à air, etc.) par différents volontaires qui acceptent de donner un bout de leur temps libre pour la pérennité de notre sport. Un grand merci à eux !



Gürkan et Pierre à l'ouvrage.

Nous gardons aussi un très bon contact avec les différents agriculteurs qui sont directement concernés par nos activités et nous organisons une visite annuelle, directement chez eux, pour savoir si tout c'est bien passé et discuter de ce qui pourrait être amélioré par la suite. Nous profitons aussi de ce moment-là pour leur remettre une bouteille de vin en signe de gratitude pour la mise à disposition des terrains.

Cette visite est toujours bien appréciée par nos amis agriculteurs.

Une autre commission qui aura aussi eu beaucoup de travail depuis 2023 et qui aura organisé de fond en comble le 50^e anniversaire du Club.

Comité d'organisation du 50^e

Présidente : **Virginie Aubry**

Membres : **Martial Geiser, Bernard Guillet, Pierre-Alain Steiner, Nicolas Tatti, Julien Gogniat, Adrien Kunysz.**

Un grand merci à cette commission d'avoir pris en main, en partant d'une feuille blanche, l'organisation des festivités pour marquer ce jubilé !



Encore une autre, qui organise différentes sorties sur des sites de vol en Suisse ou à l'étranger.

Commission des vols

Rôle : organisation des sorties, manifestations et challenges du Club.

Responsable : **Julien Gogniat**

Membre : **Roman Kowalczyk**

Cette commission et aussi certains membres du Club, organisent notamment une sortie annuelle durant le week-end de l'Ascension. Elle se déroule depuis 2016 dans le Piémont italien, plus précisément à Cavallaria. Le site est magnifique avec quatre décollages situés à différentes altitudes et permet à tout un chacun de voler selon ses envies et de passer du temps dans cette magnifique région avec ses amis et sa famille car le lieu est idéal pour tout le monde.

Des bus navettes montent régulièrement au décollage et cela permet de voler « à la carte ».

Et pour terminer, la **commission de rédaction de votre magazine favori La Plume**.

Commission *La Plume* :

Rôle : gestion du journal du Club *La Plume*.

Responsable : **Daniel Bachmann**

Membres : **Alexandre Constantin, Fred Racle, Arnaud Hirschi, Linsey Jeambrun, Nicole Siekmann, Damien Charmillot, Xavier Berdat, Laurent Petermann, Marie Schindelholz, Julien Gogniat, Valérie Groux, Martial Geiser, Raphaël Seuret.**

Cette commission tente, avec le généreux soutien de son responsable rédactionnel, de livrer un journal

interne au Club, on l'espère de qualité, avec des sujets d'actualité, des interviews de pilotes, des informations quant à la réglementation et sur les sites de vols, et d'autres articles aussi divers que variés.

Le but de ce journal est aussi de faire vivre le Club en créant un lien entre les pilotes actifs et les pilotes qui le seraient moins, ou plus du tout !

Pour faciliter la vie de ses membres et éviter des trajets inutiles sur les sites d'envol, le Club gère et entretient une demi-douzaine de balises météo sur son territoire. Elles sont visibles via l'application Burnair sur smartphone ; celles-ci nous renseignent notamment sur la vitesse du vent et son orientation.

Chaque membre s'acquitte d'une cotisation annuelle de 50 francs s'il est membre actif ou 30 francs en tant que membre passif ; à savoir également que la première année d'affiliation est gratuite.

Le Club de Vol Libre Jura est membre de la Fédération Suisse de Vol Libre (FSVL).

Chaque année, les pilotes du Club participent au concours de distance (à l'interne du Club), qui consiste à accumuler le plus de points possibles, gagnés en fonction des kilomètres parcourus et du type de vol effectué (triangle FAI, triangle plat, aller-retour ou simple distance en ligne droite). Les quatre meilleurs vols comptent pour établir le classement et il y a bien sûr différentes catégories (parapente, delta, biplace).

Longue vie au Club de Vol Libre Jura et en avant toute pour les 50 prochaines années !

Damien Charmillot

COMITÉ 2024

Président : Lionel Socchi
Vice-président : Daniel Bachmann
Secrétaire : Valérie Groux
Caissier : Matthieu Geiser
Membres : Pierre Arn,
Simon Brancucci,
Roman Kowalczyk,
Julien Gogniat.

COMMISSION D'ENTRETIEN DES SITES

Rôle : entretien des décollages, des balises, distribution des bouteilles aux propriétaires des terrains.

Responsable : Simon Brancucci
Membres : Pierre Arn, Steve Juvet, Pierre-Alain Girardin, Laurent Mahon.

COMMISSION DES VOLS

Rôle : organisation des sorties, manifestations et challenges du Club.

Responsable : Julien Gogniat
Membre : Roman Kowalczyk.

COMMISSION LA PLUME

Rôle : gestion du journal du Club *La Plume*.

Responsable : Daniel Bachmann
Membres : Alexandre Constantin, Fred Racle, Arnaud Hirschi, Linsey Jeambrun, Nicole Siekmann, Damien Charmillot, Xavier Berdat, Laurent Petermann, Marie Schindelholz, Julien Gogniat, Valérie Groux, Martial Geiser, Raphaël Seuret.

COMMISSION D'ORGANISATION DU 50^E

Présidente : Virginie Aubry

Membres : Martial Geiser, Bernard Guillet, Pierre-Alain Steiner, Nicolas Tatti, Julien Gogniat, Adrien Kunysz.



1974, l'année de la liberté !

Toutes mes félicitations pour les 50 ans du Club de Vol Libre Jura !

Je commence par cette phrase car mon expérience sait ce que signifie de faire vivre un club aussi longtemps, durant 50 ans ! Il faut de la constance, de la persévérance, de l'enthousiasme et surtout d'innombrables heures de bénévolat. Un travail exigeant et parfois difficile, mais récompensé par les joies qu'il nous apporte ! Je tiens à remercier chaleureusement toutes les personnes qui ont contribué à la longévité de votre club.

Le VLJ est plus vieux que la Fédération Suisse de Vol Libre, même si ce n'est que de quelques semaines. Ce qui est particulier, c'est l'étrange coïncidence de la date. Le canton du Jura, le VLJ et la FSVL ont tous été fondés en 1974 ! Que s'est-il passé à l'époque ? Certes, le président américain Nixon démissionne à cause du scandale du Watergate. Le chancelier allemand Brandt fait de même à cause d'une affaire d'espionnage. L'inflation atteint un niveau historique de 10% en Suisse. Clay Regazzoni termine deuxième en Formule 1, à seulement trois points du champion du monde. Mais bien plus encore. Le 23 juin 1974, les Jurassiens du canton de Berne approuvent la création du Canton du Jura avec une participation de 90% (!). Le premier pas vers l'indépendance est fait, ou plus encore, le premier pas vers la liberté.

quelque chose qui a trait littéralement à « la liberté ». Nous l'avons fait avec le vol libre, vous l'avez fait avec le canton du Jura. Qu'elle est belle, cette année 1974 ! Année de la liberté pour le Canton du Jura, sur terre comme dans les airs. Je ne veux pas être trop théâtral, mais cette période ne m'est pas indifférente et je vous avoue un attachement particulier pour votre région !

Pourtant si jeune, le Canton du Jura est très avancé en matière de vol libre. Il est bien sûr expérimenté mais il est aussi le seul de Suisse à avoir inscrit les zones de vol dans le plan directeur cantonal. C'est un signe de confiance par les politiques mais aussi de sécurité et de la clarté dans les discussions et décisions. Encore une fois, félicitations et ce n'est sûrement pas un hasard si durant mes douze premières années en tant que directeur de la FSVL, je n'ai jamais eu un problème avec les zones de vol dans le canton du Jura. Cela prouve le travail mené depuis la création de votre club à aujourd'hui. Vous pouvez en être fiers et je tiens à vous faire part de ma plus grande gratitude pour le travail exécuté tout au long de ces années.

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter le meilleur pour les 50 prochaines ! Continuez ainsi, vous, les gardiens de la liberté. Excellente et merveilleuse fête pour votre jubilé au mois d'octobre !

LA LIBERTÉ. Un mot-clé. Notre sport porte la liberté dans son nom. Le vol libre. C'est merveilleux de réaliser

Christian Boppart,
directeur de la Fédération Suisse de Vol Libre

Bienvenue à Jura sites park !

(ouvert toute l'année depuis 1974)

Les sites de décollage d'hier à aujourd'hui: du pré historique jusqu'à l'âge du Pierre.

Une fois arrivé sur l'herbe fraîche d'un déco, après avoir posé mon sac entre une bouse et un caillou, je regarde le panorama tout en pensant parfois aux pionniers du vol libre qui se sont envolés d'ici-même pour la toute première fois. **À Graitery, par exemple, ça fait pile cinquante ans. C'était en 1974. Jacques Oriet fut le premier à y décoller**, à dépuceler ce déco. Il faut voir les jeunes machines de l'époque; le delta n'en était qu'à ses débuts. Son plané n'avait rien de folichon et au niveau sécurité, certaines ailes étaient carrément dangereuses. Il fallait être motivé pour tenter de s'élancer la toute première fois d'un Courfaivre, Montoz, etc... Quels gail-lards, ces pionniers ! **Ici, c'est pas les Alpes, ici c'est le Jura !** Avec son petit truc en plus...

Ça passe ou ça passe pas ?

C'est la question que personne n'aimerait se poser au moment du décollage. Et pourtant, lors des premiers

vols dans la région, qui rappelons-le, se pratiquaient en delta, les pionniers du Club s'envolaient courageusement dans les airs et finissaient parfois dans les sapins afin d'obtenir la réponse à cette simple question : ça passe ou ça passe pas ?

Merci aux anciens ! Ils nous ont ouvert la voie. Et aussi parfois à grands coups de tronçonneuses (avec autorisations bien sûr).

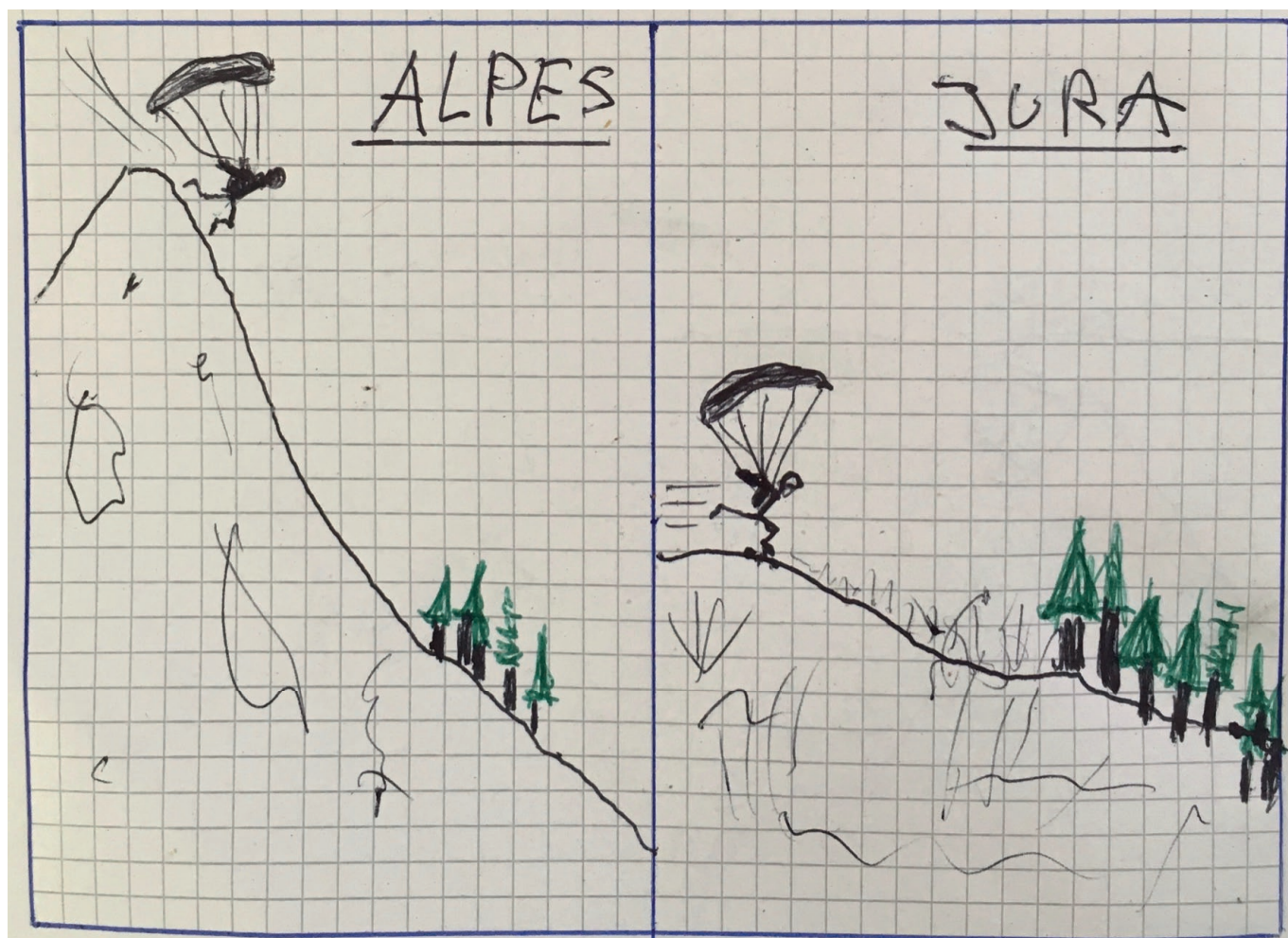
Cela dit, il faut bien admettre qu'aujourd'hui encore et ceci malgré l'évolution du matériel, lorsque des libéristes externes découvrent certains de nos sites pour la première fois, ils s'interrogent souvent en observant la sortie tout là-bas, à hauteur d'épicéas.

C'est vraiment le décollage ici ?

Oui, c'est tout facile, ça passe.

Aujourd'hui en 2024

Les principaux accès régionaux pour la route du ciel sont restés plus ou moins les mêmes qu'il y a cinquante



ans. Apparemment, aucune nouvelle montagne n'a poussé dans le coin ces dernières années. Cependant, et heureusement pour nous, spatx actuels, les sites ont évolué. Certains, au fil du temps, se sont vu équipés d'une rampe de décollage, de manches à air sur mâts, d'une précieuse balise météo et bien sûr de lieux d'atterrissage « semi-officiels », en bonne entente avec les agriculteurs de la région. Et il ne faut pas l'oublier : **pas de boulot, pas de décos**. On ne dira jamais assez merci à tous ceux qui perpétuent l'entretien des sites au fil des ans, assurent la distribution de bouteilles aux paysans, etc. C'est grâce aussi à nos cotisations mais surtout au dévouement, au travail et parfois à l'acharnement d'une partie des membres du Club, et cela depuis 50 ans, que nous pouvons aujourd'hui profiter de décoller sereinement de tous ces beaux spots! **Bravo, ça passe !**

Toutes les infos concernant les sites de vol figurent sur la page internet www.vollibrejura.ch. De plus, un guide très complet sur « presque » tous les lieux de décollages et atterrissages de la région a été rédigé en six parties (L'écho des décos, *La Plume* de 2018 à 2021). Il est également consultable sur le site Internet. Un grand merci aux plumistes et aux gérants du website !

Plan du parc : des décos à la pelle mais combien ?

Sur la plateforme Syride, qui répertorie tous les spots de décollage où des vols ont été enregistrés dans la région, le nombre de lieux utilisés y compris pour le treuillage (nos déco-mobiles ou schleppeuses) est déjà conséquent. En fouinant les traces, hormis les sites principaux ou d'autres, moins connus mais qui figurent dans le guide cité plus haut, tels Outremont et Ocourt par exemple, j'ai découvert certains micro-décos dont j'ignorais l'existence. Exemple : la cabane forestière de Seleute ou à la Sonnenberg vers Vermes. Les volatiles qui y ont décollé se reconnaîtront. Et c'est évident qu'il existe une multitude d'autres sites un peu plus discrets qui n'apparaissent tout simplement pas dans les bases de données. En revanche, je n'ai pas vu de site à Delle. Ah oui, une chose importante : veuillez toujours demander au proprio du terrain s'il est d'accord que vous décolliez de son pâturage ou de son silo.

Petit résumé incomplet et quelques anecdotes sur les sites du VLJ

1974 : la genèse et ouverture du parc avec les premiers décollages dans la région ; ça s'active un peu partout sur nos montagnes.

Dans les années 1980 à 2000, les ptérodactyles de l'époque n'y allaient pas de main morte ! C'était *Vollgaz* ! Demandes d'autorisations, de permis, négocia-

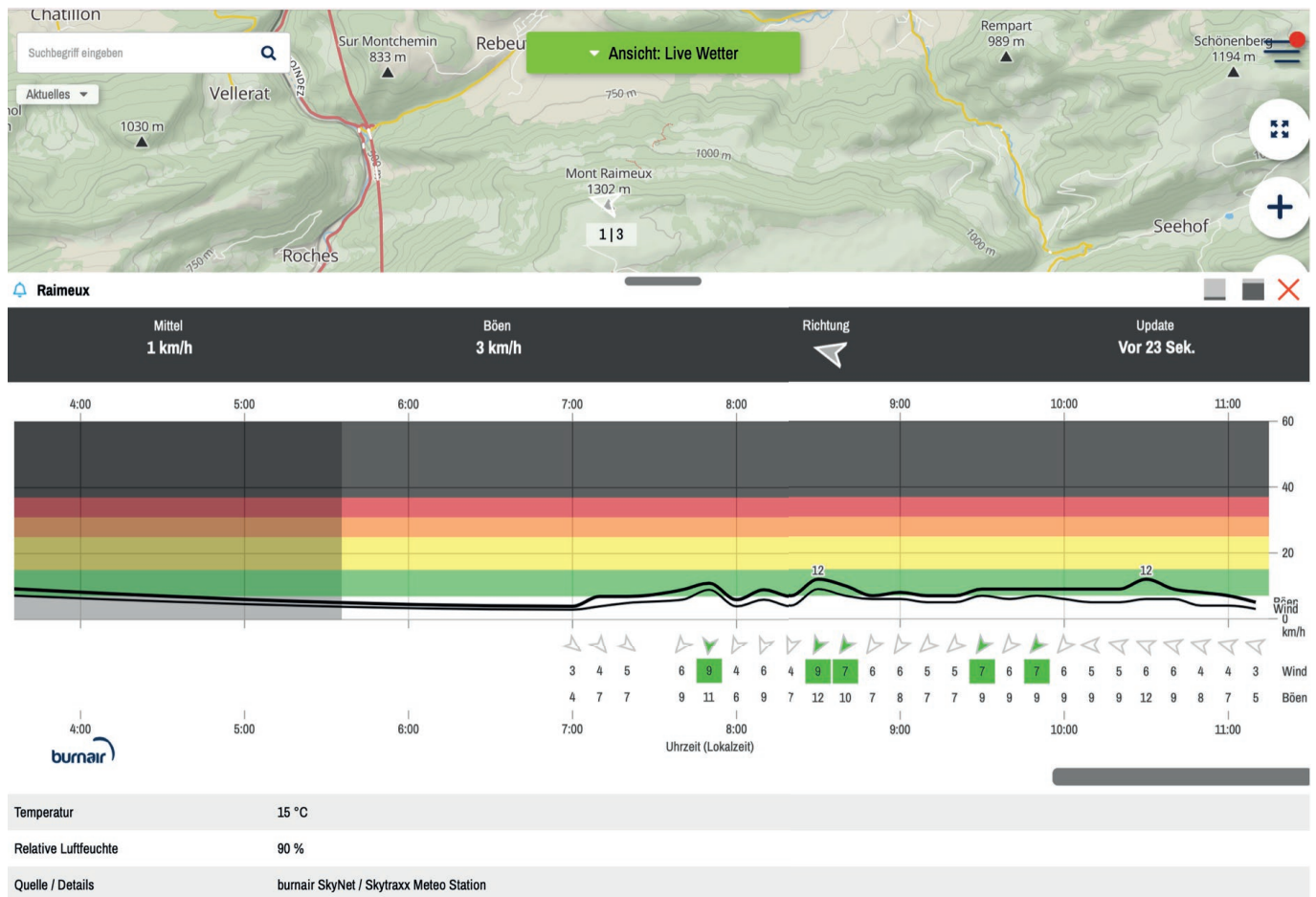
tions multiples, construction de rampes à tout va, construction de chemins, abattages d'arbres, élagages et découpages de cimes, nouvelles négociations, etc. C'était donc le temps des bâtisseurs de rampes. Voici quelques extraits d'articles parus dans les plumes de l'époque : « À Raimeux, il faudra se décider à améliorer notre plateforme car elle est assez dangereuse par vent fort. De plus, **il paraît qu'une vache s'est retrouvée dessus...** », « À Montgremay, la nouvelle rampe de départ a été posée. Elle a coûté plus de 500 francs. Pour d'éventuelles autres rampes, utilisez s'il vous plaît du bois du récupération ! », « Attention : interdiction formelle de décoller à la combe de la Hue au Raimeux Sud. **C'est dangereux et la police recherche les gens qui ont coupé des arbres à cet endroit !** », « À Montmelon, (chez Basuel) **la ligne électrique sera enlevée.** » À noter qu'**en 1986 s'ouvre le premier site d'envol** pour parapente de la région. Il se situe au-dessus de Chaluet sur la face nord du Montoz.

Des années 2000 à aujourd'hui : premières balises (voir plus bas), entrée en vigueur de la loi sur la circulation forestière. Le Club a démarché pour obtenir des dérogations. Il faut dire qu'à cette époque, il y avait encore pas mal de deltistes et c'était compliqué de monter à pinces. **Première mondiale** : la rampe auto-escamotable conçue par saint Pierre à Raimeux, **l'activation de l'ILS 34** (renommée **ILS 33**) de Bâle sur la partie orientale du parc. **Nouveau déco nord à Raimeux** et démontage de la rampe... Etc., etc. Bref, il faudrait une *Plume* entière pour écrire tout l'historique de nos nombreux sites et en plus, je dois absolument rendre le papier à Daniel pour la semaine passée! À voir, peut-être au 75^e...

Historique de nos balises météo

La principale (r)évolution, après les vingt premières années d'utilisation des décos, fut incontestablement la pose de balises sur nos monts. Les trois premières furent érigées au début des années 2000 à Raimeux, Montoz et à La Caquerelle (donateur privé pour cette dernière, merci !). Puis en 2014, deux nouvelles balises sont acquises par le Club. Elles remplaceront celles de Raimeux et Montoz. Ces deux dernières seront installées à Courfaivre et Mervelier. Enfin, en 2020, Graiterie a également la sienne. Enorme merci au capitaine Cra-coucas et à son équipe « balistique » pour le travail titanesque réalisé. Et ce n'est jamais fini... Vous vous souvenez du numéro ?

Il n'y a pas si longtemps, le moyen de consulter les balises se faisait par appel téléphonique (Internet ne passait pas super bien entre nos montagnes). D'ailleurs, la ligne était souvent occupée lors des beaux jours. TUT -TUT -TUT -TUT. Ligne occupée. Quand ça répondait, il fallait coller l'oreille à l'écouteur et au moment crucial



Indications de la balise de Raimeux visibles sur l'application Burnair.

où l'indication sur le vent allait être annoncée, un bruit parasite (ou l'accent pas très jurassien du robot) venait semer le trouble :

- Vent de... crrzzz degrés et shhh km/heure. Merde, je n'ai pas bien entendu...

Le Club Vol Libre Jura vous souhaite bon vol !

Choisir un site en 2024, c'est quand même plus facile qu'au siècle dernier !

Aujourd'hui, pour choisir un site de décollage, rien de plus simple (quoi que parfois trop d'options compliquent le choix), il suffit d'observer les balises depuis nos téléphones portables. Quel luxe, nous sommes bien lotis. A la fin du siècle dernier, il fallait monter jusqu'au déco pour constater que le vent n'était pas du tout dans la bonne direction. Redescendre et s'arrêter à une cabine téléphonique pour avertir les copains et copines qui n'avaient pas de téléphone... C'était une époque différente...

Longue vie au Club et à plus sur un déco !

Laurent Petermann



L'entretien des sites de décollage est primordial. Ici Arnaud Hirschi, au décollage de Raimeux Nord.

Un vol pour l'histoire

Jacques Oriet, premier homme-oiseau de Graivery il y a 50 ans !

Parmi les pionniers du vol libre dans l'Arc jurassien, on peut sans autre citer un certain Jacques Oriet. Pour la plupart d'entre nous, ce nom ne nous dit pas grand-chose. Mais à la lecture de la plaquette éditée en 1994 à l'occasion des 20 ans du Club, on découvre que Jacques Oriet a, en fait, été le premier deltiste à avoir décollé depuis Graivery. Et à l'époque, il fallait bien du courage pour s'élancer sans savoir si cela passait. *La Plume* l'a rencontré. Et à 83 ans, l'intéressé n'a rien perdu de sa fibre véluvole et ses souvenirs sont intacts. Mais disons-le en préambule, cela n'a pas été facile de le trouver. Merci à Daniel qui a réussi à le localiser après une longue enquête et en faisant jouer ses relations... Finalement, il s'avère qu'il habite à quelques mètres de nos volatiles Gugurk et Jojo... Ils apprendront en lisant cet article que ce gars légendaire et fort sympathique est leur voisin.

Comment as-tu commencé à voler ?

À Moutier, je me souviens qu'un jour, Pierre Liechti nous a dit : « Vous regarderez la télé ce soir, y a un gars qui part avec une aile ! » J'ai regardé et je vois un type qui

part avec une aile delta. Ça se passait au Valais. Je me suis dit ; mais c'est incroyable ! Pouvoir voler comme cela librement dans l'air comme un oiseau ! Ça m'a titillé à fond ! Et Pierre Liechti m'a dit plus tard : « Ça t'a plu, hein ? » Et comment !

Il m'a proposé qu'on aille ensemble acheter une aile en Valais chez Etienne Rithner. Ce dernier n'a pas voulu nous donner le mode d'emploi pour des questions d'assurance et nous a dit : « *Démerdez-vous, je veux rien savoir.* » Puis, revenus à Moutier, après s'être débrouillés pour monter l'aile, on est allés s'entraîner à La Comballerie et c'est là qu'on se découssait les boutons de la salopette à force d'atterrir sur le ventre. C'est comme cela que ça a commencé. On faisait des sauts de vingt mètres et on était déjà tout fiers. On fêtait cela dignement à chaque fois ! Puis après, on allait au Mont-Rambert au-dessus de Grandval. Là, c'était déjà plus impressionnant parce qu'on était à 60-70 mètres du sol et ça nous permettait d'arriver jusqu'à Grandval. Ensuite, c'est vers Perrefitte qu'on a fait nos meilleurs essais.





Jacques Oriet au Graiterie en 1974.

Raconte-nous cette folle journée où tu as été le premier à décoller de Graiterie il y a exactement 50 ans !

Un jour, en juillet 1974, mes amis sont partis en vacances. N'ayant pas les moyens d'aller avec eux, j'ai demandé à un copain d'école de me conduire moi et mon aile en haut du Graiterie. Arrivés au restaurant, je ne voyais pas de départ possible, puis en montant plus haut (déco actuel), j'ai dit au copain : « *Ici ça doit être bon mais il faut vraiment un courant de face.* » On a coupé des petits arbustes parce qu'on ne pouvait pas courir. J'ai dit à mon ami de rester sur le chemin un peu plus bas car si je passais pas la sortie, j'irais poser vers lui (atterro de secours actuel).

J'ai pris mon élan et j'ai vu que ça allait être juste. Alors j'ai mis le maximum de vitesse. Les arbres devant, je les voyais arriver. Moi j'étais encore trois mètres au-dessous et au dernier moment, j'ai poussé le trapèze et puis, avec les pieds, j'ai touché les cimes. Et puis après, c'était le vide ! C'était bon, je voyais la piscine, la ville... C'était magnifique. j'étais béni des dieux, le vol s'est très bien passé. J'ai atterri tout tranquillement au-dessus de la piscine. Mes enfants, qui étaient justement en train de s'y baigner, criaient à leur maman en me voyant les survoler : « *Regarde, c'est papa !* » Le lendemain, mes amis qui étaient en vacances ont lu dans le journal « *La Suisse* » : « *Un homme-oiseau au-dessus*

de Moutier ! » Ils ont dû se dire : « *Salaud, il ne nous a pas attendu !* » C'était merveilleux ! Je m'en rappelle comme si c'était hier. J'ai toujours rêvé qu'un jour je pourrais voler et puis je l'ai réalisé.

Et ensuite ?

Je pense que j'ai volé une dizaine d'années. Des petits vols, mais il y avait toujours le plaisir de voler avec les copains. Je suis ensuite parti à Saint-Domingue pendant 3-4 ans et j'ai aussi beaucoup voyagé pour mon travail. Quand je suis revenu, je n'ai plus essayé de voler. J'ai fait beaucoup de football, de canoë. D'ailleurs, je suis aussi membre fondateur du Canoë-Club Jura avec Pierre Liechti également.

Voudrais-tu faire un vol biplace en parapente ?

Je suis partant quand tu veux, pas de soucis. Bien sûr qu'à 83 ans, on a plus le même physique qu'à 33 ans. Du coup, Daniel a invité Jacques pour faire un vol biplace prochainement.

Jacques : on part de où ? De Graiterie, bien sûr ? Tu crois que ça passe à deux ? Tu l'as déjà fait ?

Daniel : oui, bien sûr, ne t'en fais pas !

Laurent : c'est tout facile, ça passe.

Propos recueillis par Laurent Petermann

Denis Berdat, le dernier membre fondateur qui vole encore !

À l'occasion des 50 ans du VLJ, nous sommes allés rechercher la liste des membres fondateurs. Nous avons trouvé une personne qui vole encore... C'est la très belle histoire de Denis Berdat.

Je suis enthousiaste à l'idée d'interviewer ce membre fondateur, qui m'a notamment emmenée découvrir le Salève et Thollon-les-Mémises. Denis est un homme généreux, humble, serviable ; il répond rapidement à mon appel et vient un dimanche après-midi répondre à mes questions. Denis me raconte comment il a débuté le vol libre.

« Un jour, alors que j'ai 16 ans, j'ouvre le journal de l'illustré et vois une magnifique photo de delta à Anzère. Je me dis immédiatement : ça, je veux en faire. J'ai-
mais l'aventure ! Mais je me demandais comment m'y prendre et surtout si mes parents seraient d'accord. »

« Alors que j'étais apprenti à Tornos, un heureux hasard et une chance incroyable s'offrent à moi : depuis la fenêtre de l'usine, j'aperçois un delta dans un champ entre Perrefitte et Moutier, à la Doserce... C'était Pierre Liechti. Du coup, le lendemain, je prends mon vélomoteur et je vais voir de plus près, il ne fallait pas louper ça. Ils étaient deux-trois sur Moutier. »

« Pierre Liechti me demande si je veux essayer : le rêve ! Il m'attache, je cours avec cette aile et oups, je décolle... mais je n'avais aucune idée que faire, je ne savais pas qu'il fallait pousser sur la barre pour poser... Boum, je m'écrase au sol : un bon mal de tête et le trapèze est dans un sale état. A l'époque, nous n'avions pas de casque. La sensation de décoller était incroyable ; je ne rêvais que d'y retourner, mais je n'osais pas trop en parler à la maison. Mais malgré leurs peurs, mes parents m'ont soutenu. J'étais le premier du Jura nord. Les autres étaient tous du sud. À l'époque, on était tous dans le canton de Berne. »

« Finalement, j'ai pu me procurer une aile d'occasion : un Manta. J'ai pu acheter ma première aile en deuxième main puisque le propriétaire a dû arrêter l'activité à cause de sa femme... À cette époque, le héros du jour était celui qui avait fait 20 mètres de plus que les autres. »

« C'est Gaston Marchand qui m'a appris à voler, à Courroux. N'ayant pas 18 ans, je me déplaçais à vélomoteur. J'avais une remorque sur laquelle je fixais mon delta, puis le haut du delta fixé sur le porte-bagage du vélomoteur (la remorque n'était pas fixée au vélomoteur...) et hop, je partais à l'aventure. Une autre époque (n.d.l.r. : dommage que Denis n'ait pas retrouvé de photo). Mon



premier vol a dû être à Montsevelier, puis à la Montagne-de-Moutier. »

« Si tu volais trop vite et si l'incidence était trop plate, le delta partait en drapeau et perdait toute sa portance. C'était le gros risque : plusieurs se sont malheureusement tués à cause de cela au début.

Quels étaient les sites ?

D'abord, c'était Montsevelier et la Montagne-de-Moutier. Puis il y a eu l'ouverture du site de Graiterie et celui dans les pâturages au-dessus de Grandval. Il y avait un pic rocheux dans les gorges de Moutier ; c'était impressionnant. Tu devais sauter dans le vide, et nous allions ensuite poser à Roches. Au-dessus de Roches, sur le côté ouest, il y avait aussi un décollage, ainsi que vers le téléski de Grandval.

Comment les sites se sont-ils développés ?

C'était le moins peureux du groupe qui testait un nouveau site. C'est souvent Gaston Marchand qui s'y collait. On allait aussi à Ederswiler ; Fritz Leuenberger habitait là. Il avait un Dedalus (n.d.l.r. : genre de planeur). Il y avait un déco en haut d'un champ ; on aimait bien aller quand il y avait les motos de cross. On réalisait des démonstrations. Le paysan du coin avait récupéré une vieille Coccinelle VW, avait coupé le toit, mis des chaînes et montait nos deltas en haut de son champ. C'était mythique ! Le vol libre de l'époque était comme ça.

Tu avais 16 ans à l'époque de tes débuts. Étais-tu pris au sérieux ?

J'étais le seul jeune. Les autres étaient plus aisés financièrement. Mais je volais comme eux, c'était ça l'important.

Quand as-tu passé ton brevet ?

Au début, il n'y avait pas de brevet. On n'en voulait d'ailleurs pas, on aimait le vol libre. Nous étions réfractaires à l'idée de devoir passer un brevet. Finalement,

à la longue, on a été obligés de le faire. Les examens ont été passés à Moutier. J'ai obtenu mon brevet en novembre 1976. Mon numéro FSVL est le 297. A l'époque, mon aile était immatriculée par l'OFAC : HB Y429.



Tu as continué de voler et passé d'autres brevets ?

En 1985, je pars à Genève pour travailler comme garde-frontière. Je pratiquais le delta depuis le Salève. L'atterrissage ne se trouvait pas très loin de l'actuel à Troinex. Les premiers parapentes que j'ai vus étaient au Salève en 1985. Ils n'arrivaient pas à passer l'autoroute. Je me suis dit : le jour où ils arrivent à voler jusqu'au terrain et qu'ils arrivent 200 mètres plus haut, j'essayerai. Je débute donc le parapente dans la fin des années 1980 à Genève principalement et je vais faire de la pente école aux Golats, à Moutier, quand je reviens dans la région. Je passe mon brevet de parapente en juin 1990. J'ai aussi commencé le brevet de pilote d'avion, mais je m'ennuyais. Il n'y a pas assez de sensations de vol dans ces engins motorisés, alors j'ai arrêté.

Parle-moi un peu de la durée des vols.

On ne savait rien ; il fallait découvrir comment s'attacher, on ne savait pas au début qu'il fallait décoller avec du vent de face. On allait quand il n'y avait pas de vent. On ne faisait que des ploufs. On ignorait qu'il fallait tourner dans les thermiques. Le premier qui y est arrivé, c'est Pierre Liechti. Il a réussi à tourner et à rester en l'air un moment au Graiterie. Il avait fait une bonne demi-heure ; on n'en revenait pas.

Combien de deltas as-tu eu ?

Très bonne question, je ne peux pas dire, mais au moins une dizaine. Ça évoluait tellement vite !

Voles-tu encore en delta ?

Non, plus du tout. J'ai stoppé en 1995 ; j'avais la flemme de porter tout ce matériel. Mon dernier delta était un *Icaro Laminar*.

Quelle est la durée de ton plus long vol ?

En delta : environ 4 heures. Mon premier vol de distance a été un départ avec Philippe Métille de la « Machine à coudre » à Montsevelier, et posé à Courroux. Quel souvenir ! En parapente : aussi environ 4 heures.

Quelle aile as-tu maintenant ?

Une *Sigma 11* du constructeur Advance.

As-tu déjà eu un incident de vol ?

Ma *Sigma 10* s'est déchirée sur environ un mètre depuis le bord d'attaque sur l'extrados suite à une grosse fermeture en vol. Heureusement, mon aile s'est ouverte et j'ai pu aller poser en sécurité. Je ne me suis jamais fait mal en 50 ans de vols. J'ai « arbrissé » dans des gros buissons une fois en delta au Salève. Je me suis retrouvé couché les quatre fers en l'air sur mon aile comme une tortue, mais je n'ai jamais fini dans un arbre en parapente. Je n'ai jamais eu besoin de tirer mon parachute de secours. Je n'ai jamais fait de SIV (n.d.l.r : simulation d'incident de vol) ; j'ai la trouille.



As-tu fait des vols en voyage ?

Avec le delta, j'ai très peu voyagé, juste un peu en France. Avec le parapente en revanche, j'ai beaucoup voyagé : Andalousie des dizaines de fois, Chili, Colombie, la Réunion, Slovaquie, Italie, France, Etats-Unis (dans les Rocheuses), Maroc, les Canaries, les Açores, Albanie. Tu peux voir le film du Chili sur Youtube : « Tintin fait du parapente au Chili »

Comment imagines-tu la suite de ta carrière de parapentiste et sa fin ?

Je ne peux pas l'imaginer. Je volerai tant que je pourrai, et je me noierai dans l'alcool quand je ne pourrai plus profiter de cette activité qui me remplit de joie !

Propos recueillis par Valérie Groux

Et puis le parapente est arrivé : Philippe Gasser est un des premiers brevetés!

Comme on le sait, le parapente a fait son apparition dans notre région quelques années après le delta. Pour mémoire, les premiers vols sous une toile ont été réalisés en 1979, en France, dans la région de Mieussy. Et à l'époque, il fallait bien du courage pour s'élancer sous de vulgaires torchons qui étaient juste des parachutes améliorés. Dans l'Arc Jurassien, le parapente a fait son apparition dès 1985. Un des premiers brevetés a été le Tavannois Philippe Gasser. Rencontre.

Dans les années 80, Philippe faisait partie des tout grands amoureux de la montagne. La haute montagne en particulier, avec ses magnifiques sommets enneigés et les dénivelés que ces derniers imposaient. Mais ce sont ces mêmes dénivelés qui ont poussé Philippe à se lancer dans le parapente : **après tout, pourquoi s'embêter à redescendre à pattes, alors qu'il était tout à fait possible de le faire en volant ?** Cette solution a entraîné l'habitant de Tavannes dans une grande aventure de quinze ans de vol libre. Rencontre avec ce pionner jurassien du vol libre.

Salut Philippe. Peux-tu nous raconter comment et quand s'est déroulée ta formation ?

J'ai commencé l'écolage en 1985, avec l'école du Pépin. J'ai passé mon brevet à Kandersteg en même temps que Gérard Golay (décédé). On était des pionniers et les premiers licenciés avec Gérard, Jean-Daniel Baumgartner et Roland Charrière. En ce qui concerne le brevet, c'était d'abord théorique. Puis on volait seul avec un moniteur qui nous accompagnait pour l'atterrissage. On n'avait pas de radio, c'était très archaïque donc tout se faisait avec des palettes de signalisation pour nous aider à atterrir : le moniteur baissait ou levait les bras, en fonction de la direction où nous devions nous rendre. On n'avait pas de casque, pas de secours, ni de vario, comme on peut l'apercevoir sur la photo où je cours avec ma voile *Randonneuse*. Tant qu'on avait de bonnes chaussures et une veste de ski !

Quel matériel avais-tu à l'époque ?

Comme cité précédemment, j'ai eu la *Randonneuse* et le parachute de secours *Rascal*. Ce dernier était tellement fin qu'il entraînait dans une boîte d'Ovomaltine, pour l'anecdote ! Il faut se dire qu'à l'époque, nos voiles avaient une finesse de 2 et quelques. Ça ne faisait que de descendre. On a fait de nombreux sommets difficiles, comme le Mont Blanc ou l'Obergabelhorn, avec de très grosses pentes (40 degrés sur 20 mètres avec

un gros précipice au fond). Il fallait garantir le départ ! Mais c'est ça que je cherchais.

Voles-tu encore ?

Non, depuis l'obtention de mon brevet, j'ai volé entre dix et quinze ans. Un jour, après un magnifique vol du Pic Chaussy jusqu'aux Diablerets, j'ai été pris en stop par un motard (toujours sans casque !). Cette petite excursion m'a donné envie de me remettre à la moto : ni une ni deux, j'ai racheté une Ducati. Mon épouse a un peu râlé, prétextant que j'étais déjà souvent loin de la famille et de la maison avec le parapente, alors la moto... Finalement, je lui ai proposé de passer le permis et nous nous sommes mis à faire des sorties à deux. Ma femme ne volant pas, j'ai plus ou moins abandonné le parapente car le temps me manquait. J'avais l'impression que si je ne pouvais plus voler régulièrement, j'allais prendre trop de risques en vol par perte d'habitudes. J'ai donc un jour décidé de tout déchirer – littéralement (c'est un peu sauvage, rigole-t-il) pour mettre fin à cette aventure. Aujourd'hui, nous sommes des grands fervents de VTT !

Malgré la fin presque théâtrale de ta carrière de parapentiste, as-tu de beaux souvenirs à nous partager ?

Certainement ! Il y a eu ce record du monde « guinness » à Verbier, où nous étions le plus grand nombre de parapentistes en l'air en même temps, à l'époque. Sinon, les vols de montagne restent gravés dans ma mémoire. Un des tout beaux vols, c'était à l'Obergabelhorn : on venait d'arriver en haut et un groupe d'Italiens se moquaient de nous car on était montés lentement. Finalement, après être arrivés au sommet et déplié nos voiles, nous étions en bas 30 minutes plus tard, en train de boire un verre de blanc et de penser à nos amis italiens qui avaient encore toute la descente à faire.

Et des anecdotes ?

Oui, mais je parlerais plus d'accrocs : j'en ai eu deux principaux. Le premier, c'était au Mont Blanc avec le Pierre Arn. Arrivé en bas, j'ai voulu « gratter » mais ça n'a pas marché. J'avais donc le choix entre un toit de maison, une ligne de chemin de fer ou un arbre. J'ai choisi l'arbre. C'était mon premier arbrissage ! Autant dire que l'arbre, d'une bonne trentaine de centimètres de diamètre, n'a pas fait long feu. Mais je garde un bon souvenir de cette sortie : avec le Pierre, nous avons bivouaqué sur les sacs de montagne, emballés dans nos parapentes car le refuge était plein.



La deuxième fois, j'étais à Leysin et en décollant, j'ai ramassé une ligne à haute tension. Heureusement, il y avait une bonne couche de poudreuse donc la chute n'a pas été trop problématique ! J'ai renfilé mes skis, plié ma voile et je n'ai simplement juste plus volé de la journée !

Sinon, j'avais aussi fait une belle bricole au Grand Combin : mes deux copains avaient loupé leur décollage. Moi, je portais la corde et le piolet, et tout en voulant les narguer, j'ai accidentellement décollé. Avec stupeur, je me suis retrouvé en l'air, abandonnant mes deux camarades sans aucun matériel. Heureusement, les deux « lustigs » ont finalement pu décoller, après de multiples essais. Oops !

Pour finir, pourrais-tu nous partager ton site de vol préféré de la région ?

Tavannes-Montoz, assurément ! À l'époque, je montais souvent à pied, il me fallait une heure pour monter. Puis en 3-4 minutes, j'étais en bas. Je pense que c'est le site où j'ai fait le plus de vols.

Propos recueillis par Marie Schindelholz



Philippe Gasser en plein décollage.



Verbier

Y'a du Guinness dans l'air

231 parapentistes en vol simultané dans le ciel valaisan. Un record absolu

PAGE 3 Pari tenu. Le Centre de parapente de Verbier aura son nom dans le célèbre Guinness Book. Hier après-midi, les œufs de Pâques sont tombés du ciel sur les champs de neige de la station.



Joyeuses Pâques!



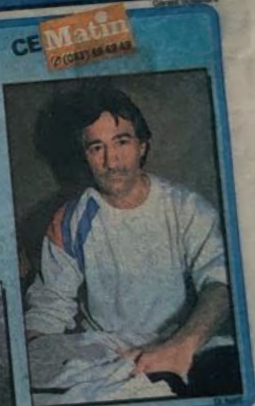
Entre recueillement et détente, la trêve pascalle reste fidèle à la tradition. Symbolisée par les œufs. Qui, une fois encore, en verront de toutes les couleurs.

PAGE 3 **AU DÉCOLLAGE** Un vol de démonstration a mal tourné hier en France. L'appareil a heurté des arbres dès son envol. Le pilote et son passager, un jeune Vaudois, sont morts dans l'accident.

PAGE 5 **À L'EAU** Une partie du jardin d'une famille fribourgeoise est tombée dans la Sarine. A cause de la pluie et surtout de la mort des armoes. Heureusement, la maison est construite sur le roc. Pas de danger!



PAGE 5 **MAGNÉTISEUR** On se bouscule à la porte du Genevois Daniel Keller. Qui sait arracher le mal du bout de ses doigts. Des sportifs connus ont bénéficié de ses dons. Et le monde politique s'y frotte aussi.



BETRIX
RADIO TÉLÉVISION STUDIO HI-FI
vous présente dans
ses NOUVEAUX MAGASINS
21
RUE DE BOURG
Lausanne
☎ (021) 20 99 10
LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS 88
DE
Technics

Antiquités 001.211
Restauration de meubles anciens
Cours gratuit
LA FERME DES TROIS-CHASSEURS
à 2 km de Lausanne, route d'Oron
Magasin ouvert les dimanches
et tous les après-midis
Monts-de-Pully ☎ (021) 32 79 40

MAX MARA - SPORTMAX - WEEK-END - MARINA RINALDI - EMPORIO ARMANI - VALENTINO JEANS - GEORGES RECH COUTURE - ENRICO COVERI - BAGUTTA - MASKA - RAMOSPORT - JEAN-CHARLES DE CASTELBAJAC - etc.

Parce qu'il y a des signatures auxquelles on tient!

Le Matin
MARTIGNY LES BOUTIQUES

Un journal comme lien

Quand *Cumulo* propulse *La Plume* dans les nuages !

La Plume n'est pas jubilaire en 2024. Elle fêtera en réalité ses quatre décennies en 2026. Mais il convient d'associer notre gazette à cet anniversaire du VLJ. Notre journal interne le mérite bien. Beaucoup prétendent, probablement avec raison, que *La Plume* est le ciment de notre société et le liant entre membres actifs et passifs, ces derniers étant toujours avides de suivre les aventures de nous autres vélivoles.

La Plume, c'est incontestablement une grande histoire de passion et de passionnés. C'est une folle épopée qui se décline en de nombreux chapitres, tous savoureux. Tout a donc commencé en 1986. Et c'est un certain Philippe Zahno qui a eu l'idée de lancer un journal. *Cumulo*, c'est ainsi qu'il nomme le numéro zéro. Un essai qui s'avère rapidement concluant. Parce qu'à cette époque pas si lointaine que cela, il n'y avait que le téléphone fixe pour communiquer. Informer donc... Philippe Zahno a eu le fin nez puisque *La Plume* a aussitôt remplacé *Cumulo*. Avec le succès que l'on sait.

Dans une interview que le soussigné lui avait consacrée en relation avec la création du journal du Club, Philippe Zahno déclarait très modestement que l'origine du projet était assez simple : *« En tant que journaliste, je m'étais dit que ce serait sympa que le Club dispose d'un journal. On s'est lancés dans cette belle aventure avec les moyens du bord. Si je me souviens bien, le journal était écrit en colonnes à la machine à écrire et je découpais les colonnes au ciseau pour ensuite les coller sur une page A4. Cela demandait beaucoup de précision, puisqu'on n'avait pas de logiciel comme Word. À l'époque déjà, c'était le Matou qui imprimait La Plume au boulot. Pour le premier numéro, je ne savais pas comment l'appeler et « Cumulo » m'est soudainement venu à l'esprit. »*

L'aventure était née. 38 ans plus tard, *La Plume* a bien évolué. Elle a surtout usé plusieurs rédactrices et rédacteurs responsables qui, toutes et tous, ont mis beaucoup d'énergie pour réaliser à chaque fois un tour de force. Comme on le dit plus communément chez nous, *La Plume* d'aujourd'hui « a de la gueule ». Et comme Pierre Arn me le répète souvent, *La Plume* n'a strictement rien à envier au *SwissGlider* de notre FSVL. Stop, comparaison n'est pas raison.

Mais voilà, la roue tourne. Et pour votre serviteur, elle va s'arrêter à fin 2026. Promis, juré, je ne reviendrai pas

sur ma décision. Je peux faire les comptes sans rougir : 14 ans de bons et loyaux services, grâce aussi à une équipe compétente de collaborateurs. Dans deux ans, il sera donc temps pour moi de transmettre le flambeau à une bonne âme qui saura, j'en suis convaincu, mettre en place une nouvelle équipe jeune et dynamique. Et je sais qu'il y a des personnes de talent pour faire de *La Plume* un journal de référence.

Servir et disparaître comme le font les politiciens de tout bord et de tout niveau : je le ferai donc, non sans émotions. Et surtout avec une grande fierté !

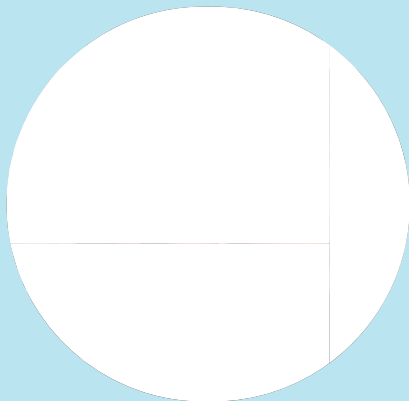
Daniel Bachmann

Paroles de rédactrices et rédacteurs...



Philippe Zahno (1986 – 1996)

« Pas de réseaux sociaux, pas de téléphone portable, pas d'Internet, ni Whatsapp et encore moins Instagram... Mais comment faisait-on pour s'informer et se tenir au courant des activités du Club ? C'était un autre temps et il n'est pas si éloigné que cela... 38 ans à peine. Pour informer sur les activités aériennes, les péripéties et les exploits, il fallait donc un support papier. Pas le choix, au boulot ! Le gag, c'est qu'il n'y avait encore ni ordi, ni laptop et encore moins d'imprimantes. Les premières éditions de *La Plume* ont donc été écrites à la machine à écrire mécanique, genre Hermès. Le texte tenait sur de petites colonnes de 5 ou 6 cm de largeur. Elles étaient découpées au ciseau, collées sur des pages A4 et photocopiées chez TIBO. Bref tout un « binz », mais que du bonheur à lire ! »



**Jean-Paul
Chételat
(1996 – 1998)**

« Avant d'atterrir à *La Plume*, j'ai fait mes premières expériences en tant que volatile en 1988, à Val-d'Illiez en parapente. Brevet en poche, ce fut le tour du deltaplane, aux Golats, à Moutier avec le Mario et l'Etienne. J'obtins mon brevet le jour de mon anniversaire en 1991. Je repris la rédaction de *La Plume* en 1996 ; j'avais carte blanche

pour amener un peu de modernité à ce petit journal d'une vingtaine de pages en créant une nouvelle page de couverture avec mes petits dessins et bien sûr le nouvel emblème du Club, la fameuse « plume ». Le format resta A5, plus pratique pour la mise en œuvre. Je recevais encore beaucoup de récits écrits à la main qu'il fallait dès lors réécrire, tout le monde n'avait pas d'ordinateur à l'époque. Un lexique du parler volatile fut même publié sans oublier les expressions du Pierre (Oain). Il ne fallait surtout pas oublier « le et la » devant les prénoms. Quoi, on est dans Jura. Ajoutant mon grain de sel à quelques rubriques humoristiques issues d'anecdotes dont certaines, je fus le seul témoin. « Le treuil et le vélo », la fameuse fable oubliée de La Fontaine. Le Pierre, savant fou, n'étant jamais satisfait, décide de faire des tests de forces en Val à Vicques. Le résultat de ces tests fut les mots suivants : « *T'es con, ou quoi !* », après une monumentale gamelle. Le vélo de l'Evelyne finit directement à la décharge. (source : une *Plume* de 1997). »



**Gérald
Frésard
(1998 – 2001)**

« Je me souviens qu'en qualité de jeune deltiste, les récits des plus expérimentés me faisaient rêver, notamment ceux du «Tsic», du Pierre Arn et du Bijoutier Rebe-
tez. Je me souviens aussi des difficultés informatiques de mon prédécesseur. Étant sur Mac et moi sur PC, la transition a été un peu compliquée... C'était aussi la période de mon départ du Jura vers le Lac Léman pour le job, si bien que je n'ai pas croché plus longtemps. Voler au Salève n'était pas mon truc. Cela reste néanmoins une très belle découverte et une formidable expérience que de faire partie de c't'équipe et de tenir *La Plume* quelque temps. J'ai été avantageusement remplacé et j'ai des news du VLJ de temps à autre par mon frère Fonzi. Bon vent ! »

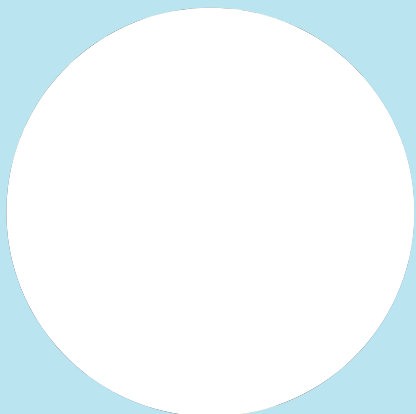




**Ernest
Borruat
(2001 – 2006)**

« Quels bons souvenirs ! Je me souviens avoir longuement hésité à assurer la rédaction de *La Plume*. *La Plume* était un petit magazine de quelques feuillets, en principe 12 pages, imprimé en recto verso sur format A4. Ma candidature était basée sur le fait que nous passerions d'une *Plume* rédigée et mise en page avec un simple logiciel du type Word à une publica-

tion avec des insertions de photos, encartés, etc. En tant que rédacteur, j'ai le souvenir d'avoir été motivé à participer à toutes les manifestations et réunions du VLJ, afin de connaître les gens et les faits. Lorsque j'ai eu besoin de « petites mains » pour m'aider à plier *La Plume* et l'envoyer, il suffisait de passer quelques coups de téléphone et cela s'effectuait aussitôt dans la bonne humeur. J'ai été confronté comme tous autres les rédacteurs au fait de devoir parfois couper dans les articles que des membres m'avaient fournis. Je me souviens d'un épisode qui m'avait attiré les foudres de Francis Gafner. Pour des questions de place, j'avais réduit quelques paragraphes de son article qui relatait le vécu d'un vol de distance exceptionnel et sa passion pour le vol ; j'avais détruit l'enthousiasme qu'il souhaitait apporter au lecteur. C'est le seul incident notoire mais c'était bien sûr, involontaire. Je retiens que ces neuf années ont eu pour effet d'être engagé à 100% dans la vie du Club pour lui rendre tout ce qu'il m'avait déjà apporté et ce qu'il offre en ce moment. »



**Laure
Cattin
(2006 – 2009)**

« Si je ne me trompe pas, c'était en 2006, lors d'une sortie du Club. J'avais taquiné Ernest sur la mise en page de notre journal du club, *La Plume*. Il m'a gentiment proposé de reprendre le flambeau pour apporter un nouveau design et de nouvelles idées. Avec l'aide pré-

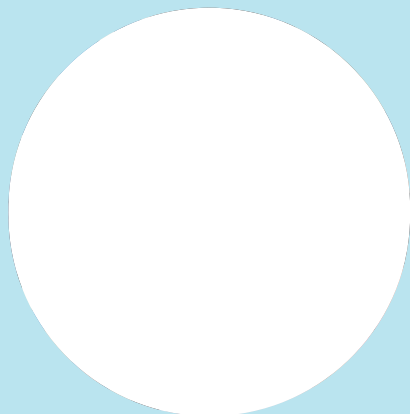
cieuse de Nicole Siekmann pour la relecture, j'ai donc accepté de relever le défi et proposé un journal entièrement réalisé à l'ordinateur avec une plume rose sur la couverture, qui était le symbole à l'époque du logo du Club. Comme le journal n'était imprimé qu'en noir et blanc, nous avons rapidement offert la possibilité de transmettre *La Plume* en format PDF par email à ceux qui souhaitaient une version couleur. Nous étions, à ce moment-là, encore très loin du journal très professionnel que vous recevez actuellement. Ce mandat a duré trois ans seulement car mes engagements professionnels et personnels ne m'ont pas permis de continuer plus longtemps. Mais ce travail, parfois un peu laborieux pour faire s'exprimer des personnalités réservées m'a beaucoup apporté sur le plan personnel. Je profite de ces quelques lignes pour féliciter ceux qui m'ont précédé et succédé dans la rédaction de ce petit journal. »



**Nicole
Siekmann
(2006 – 2009)**

« J'ai commencé le parapente en 2005 et obtenu le brevet au mois de septembre. Durant ma formation, j'ai

fait la connaissance de Laure Cattin et comme nous allions régulièrement voler ensemble, c'est comme ça que j'ai commencé à lui donner un coup de main pour le journal *La Plume*. À l'époque, les moyens étaient autres qu'aujourd'hui ; on rédigeait nos textes dans Word et on y intégrait aussi quelques photos. On donnait alors le fichier à imprimer en format A4, puis on les pliait pour arriver à notre petit journal en format A5. On y relatait les sorties du Club à Annecy et les différents voyages que nous faisions. Aujourd'hui, le comité de *La Plume* est composé de quinze membres et régate parmi les plus beaux magazines de parapente. Mais à l'époque, on faisait de notre mieux avec les moyens du bord. »



**Célia
Schaffter et
Pierre Comte
(2009 – 2012)**

« Au départ, c'est Célia qui a été sollicitée par Fred Lovis pour reprendre la rédaction de *La Plume*. Cela s'est fait à la fin d'une de ces longues soirées animées d'après vol, un peu arrosée, comme on en vit souvent avec le VLJ. En fin politicien, Fred sait quand demander les choses aux gens ! Elle lui a répondu du tac au tac, avec sa répartie habituelle : «*Ok, mais pas toute*

seule ! » C'est assez naturellement qu'elle a demandé par la suite à Pierre de l'épauler pour ce job et il a tout de suite accepté. Nous avions carte blanche de la part du comité encore présidé alors par Pierre Arn, pour rédiger *La Plume* comme on le souhaitait. Nous n'avons pas révolutionné ce journal. Nos inspirations venaient plus des journaux de carnaval que du *SwissGlider* ou du *Parapente Mag*. Anecdotes de vols, de soirées, bêtises des uns, exploits des autres... Nous avons essayé de coucher sur le papier la vie du Club telle qu'on la vivait de l'intérieur, avec un peu d'humour. Nous ne nous rappelons plus les sujets abordés, mais nous nous souvenons très bien que les soirées de rédaction et de mises sous pli se passaient toujours dans la bonne humeur, autour d'un souper chez l'un ou l'autre. C'est le départ de Pierre de la région qui a mis fin à notre engagement commun pour *La Plume*. Nous étions les derniers plumistes « amateurs ». Daniel Bachmann a repris ensuite la rédaction de manière beaucoup plus sérieuse et professionnelle après nous. Et cela jusqu'à aujourd'hui ! »



**Daniel
Bachmann
(2012 – 2026)**

« On dit souvent que l'occasion fait le larron... À l'époque, j'ai été contacté par Nicole Siekmann pour reprendre le flambeau. À vrai dire, cela m'a quand même un peu intimidé parce que j'étais tout nouveau dans l'activité et que j'avais tout à découvrir du monde du vol libre puisque j'avais passé mon brevet en 2011 seulement. En tapant à la porte d'un journaliste, elle se doutait bien que je pourrais apporter mon expérience professionnelle. Avec François Boillat, nous avons imaginé une nouvelle mise en page. De mon côté, j'ai planché sur une nouvelle formule avec une approche davantage

magazine. Je me suis en revanche rapidement rendu compte que je devais m'entourer d'une équipe de rédaction. J'ai pris mon bâton de pèlerin pour convaincre de nombreux plumitifs de me rejoindre dans cette aventure exaltante qui consiste à produire deux numéros par année. C'est un défi d'envergure qui est relevé à chaque fois avec un talent fou par tous ces passionnés de vol libre et d'écriture. Grâce à cette formidable équipe de collaborateurs, je peux me concentrer sur la confection proprement dite de *La Plume*. Je suis parfois un tyran, mais j'assume ! Depuis 2012, il y a eu des hauts et des bas. Nous avons réalisé plusieurs éditions spéciales pour honorer la mémoire de nos membres décédés : Béat Howald, Olivier Moser, Rémi Laporte et Hervé Ruffieux « Le Man ». J'ai passé des moments difficiles émotionnellement parlant. Certains textes ont été rédigés avec beaucoup de classe et d'émotions. Il m'arrive parfois d'en relire l'un ou l'autre. Je pense plus particulièrement à celui de Claudie Moser, en hommage à son frère Olivier. Une véritable leçon d'humanisme. Merci à elle ! Mais voilà, toutes les aventures ont une fin. Je terminerai mon mandat à fin 2026 avec, je pense pouvoir l'affirmer sans rougir, la satisfaction du devoir accompli, ou plutôt du... plaisir accompli. ! Vive *La Plume* ! »

Le best of de La Plume

Une vie de club qui se résume en souvenirs mémorables !

Se lancer dans la lecture de tous les journaux du Club de 1986 à 2012, c'est un peu comme ouvrir un livre d'histoire. Il y a des signes qui ne trompent pas, comme les numéros de téléphone fixe, la nouveauté appelée parapente, l'arrivée d'Internet ou les performances du matériel de l'époque. Avec les classements de la Coupe de distance, on se rend également compte de l'évolution de la longueur des vols. Ceux de plus de 100 kilomètres sont aujourd'hui nombreux et avec les voiles actuelles, même des pilotes peu expérimentés figureraient facilement dans les anciens classements.

Mais ce sont aussi les sujets des récits, les contextes et surtout la façon de raconter qui nous rappelle qu'on ne vit plus à la même époque. L'alcool est aussi très présent dans les récits et je ne parle pas juste de la p'tite bière d'après-vol ! Un texte extrait de l'histoire du Delta-Club Jura par Fabien Jeambrun (N°2/2010) en dit long...

On ressent aussi une évolution dans la manière de pratiquer ou d'enseigner. Au début, il y avait un esprit pionnier avec moins de réglementations et les atterrissages en delta dans les arbres ne semblaient pas plus inquiétants que ça. Puis, au fil des ans, tout devient (un peu) plus structuré avec sans doute aussi un peu moins de folie. L'arrivée du parapente et sa rapide évolution ont aussi profondément modifié les fondements du Club puisqu'on est passé d'un club de purs deltistes à un club où les chiffonniers sont devenus majoritaires. Cette pratique a aussi amené une autre vision du vol car on a pu envisager de nouvelles possibilités qui n'étaient pas ou difficilement réalisables en delta.

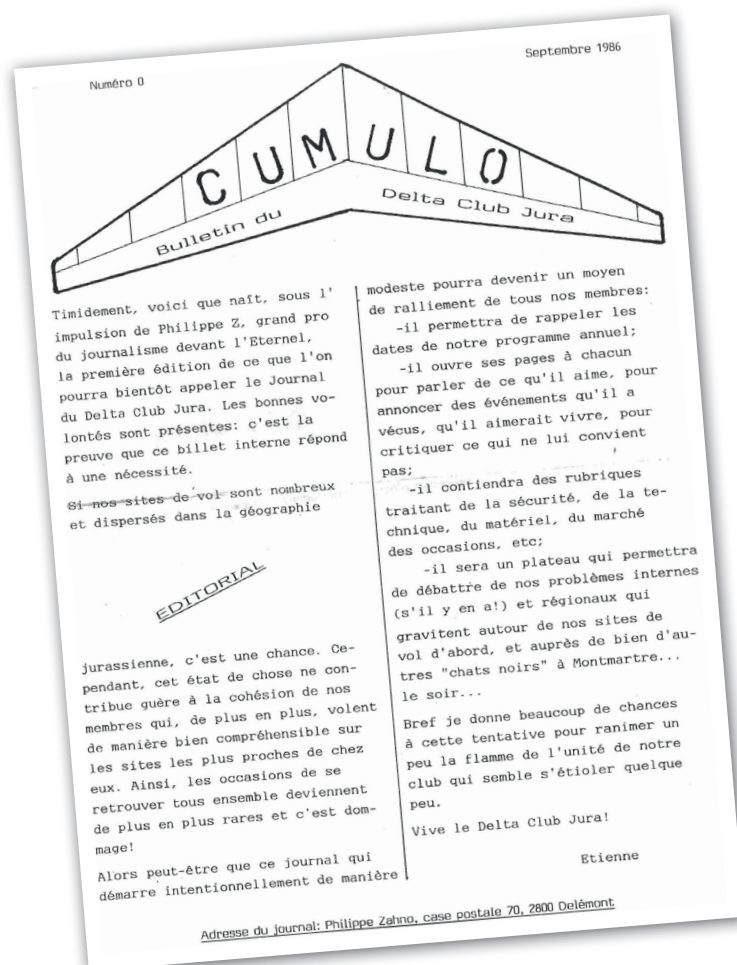
Il y a beaucoup d'articles qui méritent d'être lus. Les récits de vols, les compétitions de haut niveau des deltistes, les sorties du Club toujours un peu folles, l'entretien des sites, les comptes rendus de vacances ou de week-ends qui se terminent plus ou moins bien, il y a de quoi en écrire un petit livre ! On en a mis en évidence quelques-uns dans cette Plume spéciale : des textes touchants, des sérieux, des énervés et d'autres qui n'ont rien à voir ! L'idée n'était pas de faire un compte-rendu exhaustif de 26 années de delta puis de parapente dans le Jura mais plutôt de faire ressentir les évolutions du vol libre, de la technologie ou de la vie en général. Lire ces articles, ces flashes et les comparer à ce qui existe aujourd'hui ou imaginer les mêmes situations en 2024 est souvent très amusant !

On y a aussi intégré la totalité des articles parus concernant les deux ascensions du Mont-Blanc. Deux

projets plutôt ambitieux puisqu'ils ont amené en haute montagne deux grandes équipes de jurassiens qui n'étaient pas tous des alpinistes. De plus il ne fallait pas être superstitieux, en 2002 comme en 2007, on était 13 à tenter l'ascension ! 10 sont arrivés au sommet lors de la première expédition et malheureusement seulement 2 lors de la deuxième tentative. Mais qu'importe ! Même si on n'est pas arrivé au sommet, même si personne n'a décollé du sommet, tout le monde a pu redescendre en volant et tout le monde a fait une ascension et un vol qui resteront gravés dans les mémoires ! Pour terminer, quelque chose qui ne change pas entre 1986 et aujourd'hui, on est toujours autant énervés quand ça ne vole pas et que la météo fait des siennes !

Cumulo / N° 0 / 09.1986

En septembre 1986 paraît le tout premier numéro du journal du



Premier numéro du Cumulo,
daté de septembre 1986.

Delta-Club Jura sous l'impulsion de Philippe Zahno. On ne peut que saluer cette excellente initiative puisque, près de 40 ans plus tard, le journal du Club existe toujours. Ce numéro est un véritable collector puisque c'est le N° 0 et que c'est la seule édition à s'appeler *CUMULO*.

Extraits de l'édito (Etienne Chavanne)

Ce journal a pour but de rappeler les dates du programme annuel, de donner la possibilité aux membres de s'exprimer et il contiendra des rubriques traitant de la sécurité, du matériel, etc. La porte ne sera pas fermée aux autres sports proches du vol libre. Pourquoi ne pas parler du parapente, des meetings d'aéromodélisme ou encore de montgolfière ?

« Pourquoi ne pas parler du parapente ? » Petit rappel, on est en 1986, les premiers véritables vols de pente datent de 1978 (à Mieussy) et c'est en 1985 que Laurent de Kalbermatten invente l'Aile de K «La Randonneuse», qui était la première voile conçue spécifiquement pour le parapente. Elle avait 7 saisons, un allongement de 2,1 et sa finesse annoncée était de 2,5 à 2,8...

FLASH

Concours d'atterrissage à Moutier le 27 septembre

Le gagnant remportera un bon pour un casque (valeur 70 francs), le deuxième prix est composé d'une lampe de dépannage auto et deux sangles d'attache Spanset (valeur 40 francs) et le troisième remportera deux sangles Spanset (valeur 20 francs).

Le Fritz

Chaque fois qu'il voit une jolie fille pour lui tenir la partie arrière du Dardalus : « Mademoiselle, vous pouvez me tenir la queue ? »

La Plume / N° 1 / 12.1986

En décembre 1986, sur une propo-



La Plume

JOURNAL D'INFORMATION DU DELTA-CLUB JURA

Décembre! Quel triste mois pour un vélideltiste! Et pourtant, tu te souviens d'une certaine année où, le 23 décembre, tu avais encore "tenu"... Alors tu rêves encore d'une pompe-miracle qui te permettrait de terminer la saison en apothéose... Tu l'attends de week-end en week-end, mais elle n'arrive pas! Les

EDITORIAL
(lettre à un ami-volant)

samedis sont de plus en plus maussades, et ne parlons pas des dimanches! Décembre, quel triste mois pour un vélideltiste!

Et pourtant, voici le numéro 2 du bulletin qui voit le jour,

et qui espère te passer un peu ta nostalgie des super-vols de la belle saison.

Si malgré tout tu continues de t'ennuyer, alors prends ta plume et essayes de pondre un article pour le numéro 3. Cela ferait tellement plaisir à tous tes copains, et à Philippe Z. d'abord qui n'attend que cela.

Pour le "prési", décembre 1986 n'est pas si triste:

°il en profite pour adresser à tous ses vélideltistes ses vœux les plus fous, les plus audacieux, les plus cordiaux, les plus "thermiques", les plus "pompeux" qui soient pour la nouvelle année.

°il en a même profité pour fêter ses 50 ans, alors que Moutier votait (car à Moutier, je ne sais pas si tu sais, mais on a voté!)

°et puis, avec Mario, il envoie ses élèves en l'air: en décembre, ça va encore pour faire des premiers grands-vols-cailloux!

°il s'occupe aussi désespérément à trouver son remplaçant dans les plus brefs délais: là, ce n'est pas gai car les gens ne se poussent pas au portillon.

Il faudra que l'on reparle de tout ceci à la prochaine assemblée générale du Delta-Club Jura, qui aura lieu au début du mois de février.

En attendant, je te souhaite beaucoup de plaisir à déguster "La Plume" et à collaborer peut-être au prochain numéro.

Et encore: Bonne Année!

ETIENNE

Le bulletin prend forme

Le bulletin du Delta-Club Jura prend forme! Pour le titre, une excellente proposition a été faite: "La Plume", ornée d'un superbe graphisme. Personne ne sera étonné d'apprendre que c'est Etienne qui est à l'origine du nom de baptême de notre bulletin.

"Cumulo" est oublié, et vive "La Plume"!

Et puis, pour gagner un peu de place, les lignes seront plus serrées dans notre journal. Si quelqu'un a trop de peine à lire, le club pourra lui offrir une paire de lunettes...

Meeting: tout savoir en page 3



Le Matou à l'atterrissage lors du meeting.

Numéro 2

Adresse: Ph. Zahno, Le Pays, case postale 70, 2800 Delémont

Décembre 1986

Premier numéro de La Plume, paru en décembre 1986.

sition d'Etienne Chavanne, *Cumulo* devient *La Plume*.

Du parapente dans le Jura ? (Pierre-Denis Perrin)

Bien sûr, quand on parle parapente, on pense aux Alpes. Bien sûr, l'Aiguille du Midi (2800 mètres de dénivellation) n'a pas de rivales chez nous. Bien sûr, nous n'avons pas de remontées mécaniques ni de falaises vertigineuses. Bien sûr... Mais... Mais le parapente arrive quand même chez nous. Quand ça ne « tient » plus nulle part, il est tout aussi intéressant de faire un vol de 3 minutes plutôt que 5 minutes, après avoir préparé son

engin en 2 minutes contre une demi-heure pour une aile. De plus, le sac ne pèse que 4 à 5 kilos, contre les 40 kilos d'une aile et du cocon. Partir à Chasseral et faire du *soaring* par fort vent du nord et se rendre compte de la simplicité, de l'aisance très vite acquise et du plaisir nouveau que cela procure et recommencer autant de fois que l'on veut, sans repliages ni dépliages. Ou s'offrir tout de même un 500 mètres de dénivellation à Court par vent du nord à nord-ouest, à Tablette (La Tourne) par sud à ouest, ou au Chasseron (nord à nord-ouest). Il y a encore le départ très impressionnant de Noiraigue, ou le

beau vol de 300 mètres à partir de la rampe de Vauffelin. Le reste, c'est à toi de le découvrir. Rappelez-vous, les anciens, de la prospection avec les standards ! Eh bien sachez que l'on arrive gentiment aux mêmes performances aujourd'hui avec les nouveaux parachutes. Tout cela va ouvrir de nouveaux horizons. Donc lâchez de temps en temps vos tra-pèzes et empoignez vos avants et vos freins. Allons-y pour une réédition de la « belle époque ».

FLASH

Brevet

Chez Pépin, le brevet complet (théorie, RC, matériel) coûtait 500 francs. L'extension pour les deltistes (matériel, 5 vols), 100 francs.

À propos du meeting de clôture

Comme dit Etienne, même un yogourt aurait tenu au Graiterie ce jour-là.

Technologie

La vidéofrappe Canon VP-1000, le système complet dès 3'775 francs. Les avantages du traitement de texte doublés de l'agrément et de la simplicité de la machine à écrire normale : c'est cela, la vidéofrappe, le véritable nec plus ultra de la dactylographie professionnelle. L'éditeur vidéo Canon VP-1000 relègue le stress au passé, supprime les désagréments et les pertes de temps, et propose un large éventail de fonctions spéciales des plus utiles.

La Plume / 1987 - 1989

Championnat de Suisse de delta, 2-6 juillet 1987 (extraits du récit de Vincent Rebetez, 01.1988)

Manche de mercredi : départ à Andermatt, direction Furka - Oberwald - Fiesch, photo du site de delta de Bettmerhorn et retour à Andermatt. Ce jour-là, quatre ou cinq vélidel-tistes ont réussi à passer le col de la Furka grâce au front d'orage qui les a poussés jusqu'à Oberwald. Les 70 autres, nous avons posé au pied

du col juste avant la grêle et avec un vent de vallée très violent.

Manche du vendredi : départ Furka, direction Andermatt, photo du vil-lage, retour à la Furka, photo sur le col, repartir à Andermatt - Oberalp - Disentis et retour à Andermatt. Ce jour-là, un très fort thermique appelé « DUST » a cassé quatre ailes au départ. Pour vous dire la force du thermique, deux ailes se sont envolées et se sont posées 300 mètres plus bas, malgré l'intervention de leur propriétaire qui les tenaient fermement au sol. Housses et cartes de géographie se sont envolées jusque dans les nuages. L'aile de Lucien Malacarne a eu son mât cassé à la hauteur de la fixation. Il l'a réparé avec du fil de fer et du scotch ! Franchement, tout cela, c'est du comique. La Fédération autorise la participation aux compétitions avec des ailes à moitié cassées, mais elle interdit de voler sans casque ou avec une aile non homologuée lors des concours. Je vous laisse essayer de comprendre où est la sécurité.

Sortie héliportée de 12 deltistes à l'Äbni Flue à 3961 mètres (extraits du récit de Jean-François Ruffi, 12.1989)

Tu connais l'hélico. C'est super, hein, surtout avec des ailes delta accrochées dessous, et t'emmène environ 3000 mètres plus haut dans les neiges éternelles, alors qu'au fond l'herbe est verdoyante. C'est le plein été. Voici la petite histoire de 12 touristes à la recherche de sensations.

Via à l'héliport ! Nous déboursions 150 francs. On prépare gentiment la montée. Gaston, Etienne, le Stéph, le Francis, les deux Philippe, Thierry, François ainsi que les deux filles Anouk et Nadine, sans oublier l'auteur de l'article, nous voilà bientôt prêts pour le grand départ. Les ailes et les cocons sont bien sanglés, dans un filet, si bien que le premier voyage de quatre personnes dé-

marre. Trente minutes après, nous voilà au sommet. Dans la neige, aucune trace, mais il est neuf heures du matin et le vent souffle déjà assez fort mais bien en face. Encore deux voyages de l'hélico et tout le monde se retrouve sur l'Äbni Flue. Premiers décollages. Quel passage superbe nous offre le glacier. Les rochers, la neige, tout est fabuleux. Même les couleurs de nos ailes se reflètent sur la glace. On sympathise gentiment avec l'altitude, car nous l'avons remarqué en montant les ailes, les efforts demandent du souffle à 3900 mètres ! Le vide, sous les yeux, est super. Les glaciers, le soleil sur Mürren, et 3000 mètres plus bas, l'atterro : c'est incroyable. En passant dans différentes couches d'air (même une couche assaisonnée à l'odeur de feu de bois), c'est l'atterrissage. Le retour sur terre n'est pas triste. Moi-même, j'ai failli me faire un cheval et une barrière ; le François une meule de foin, une rivière et une ligne à haute tension, Francis les meules aussi. Pas de vent à l'atterro, ce qui nous allongeait, mais peu de casse et pas de blessés ! Tout le monde est très heureux, avec les commentaires habituels. Nous garderons tous un bon souvenir de cette journée. Mais nos surprises ne sont pas encore épuisées : très sympa de la part du pilote de l'hélico qui vient voir si tout s'est bien passé et qui reprend la radio qu'il nous avait prêtée en cas de coup dur. Mieux encore : on nous rembourse les 250 francs payés pour les deux filles (elles ont aussi fait le vol en hélico) et nous nous payons un bon dîner grâce à elles... Une grande faim nous réunit donc, et c'est un repas très sympathique sur une terrasse d'où l'on contemple encore ce site superbe. Je vous dis encore merci à vous tous, mes amis, et à une autre grande fois.

Championnats jurassiens, 4-7 mai 1989 (extraits du récit d'Ernest Borruat, 12.1989)

En conclusion, les deuxièmes championnats jurassiens se sont

déroulés sans accidents et avec 34 pilotes, donc plus de 100 vols sans accrocs. Bravo les pilotes ! D'autre part, le Jura nous a prouvé qu'il pouvait nous procurer des conditions exceptionnelles, et ceci dès le mois d'avril, et jusqu'en octobre. Nous avons aussi découvert qu'il faut davantage exploiter les flancs sud des montagnes.

Une année de parapente (Giovanni Rizzotti, 12.1989)

C'est en 1986, après quelques travaux d'aménagement faisant suite à un coup de vent dévastateur pour la forêt, qu'un groupe de montagnards (Toto, Tennard, Golay) ouvre le premier site de vol pour parapentes dans notre région, plus précisément sur le flanc nord du Montoz, au-dessus de Chaluët. À cette époque, la notion de vol est encore absente des esprits ; seuls quelques initiés, provenant du delta, se battent pour la performance proprement dite. Ce qui intéresse en premier lieu nos alpinistes, c'est l'avantage qu'offre un engin volant pesant seulement 4 kilos, se calant facilement dans un sac de montagne et ne demandant que de brèves minutes de préparation pour redescendre sans effort du sommet qu'ils viennent d'atteindre avec moult fatigue. À ce stade, un terme nouveau s'attache à ces montagnards qui osent quitter la tradition : «le paralpinisme». Mais chacun le sait, l'avenir appartient à ceux qui osent !

À ce moment, l'ingéniosité de quelques concepteurs s'alliant au phénomène loisirs de notre société vont promouvoir de façon commerciale le parapente comme sport accessible à tout un chacun. Les qualités de vol pur pour ce bout de « chiffon » font de grands progrès. Pensez donc ! Les premières ailes à s'élancer du Montoz avaient une finesse de 2,5 à 3 et un taux de chute avoisinant les 4 m/s, alors qu'actuellement nous volons des ailes avec une finesse de 6 plus, un taux de chute mini de 1,3 m/s et

nos engins sont toujours dans un cycle de mutation favorable. Il faut relever qu'à ce jour, de bonnes performances ont été réalisées dans le Jura : Pierre Arn a réussi un vol de 17 km et plusieurs d'entre nous ont volé au-delà d'une durée de 2 heures ; ceci pour souligner le progrès incessant, dont nous, pilotes, bénéficions pour améliorer la qualité et la sécurité de nos vols. À ce stade, la notion de vol est indispensable. Le parapente est le dernier-né des sports aériens et il faut, chose primordiale pour devenir « vieux pilote », acquérir de bonnes connaissances en aérologie et plus spécifiquement au vol libre... Ces connaissances ne sont pas données avec un habillement fun-fluo, mais qui évidemment font la différence entre un pilote amoureux du vol, le vivant avec ses tripes et le quidam se lançant dans la pente pour la frime, parce que c'est si beau et paraît-il si facile !

Actuellement, pour notre région, on recense environ 40 pilotes détenteurs du brevet FSVL. Une dizaine d'entre eux sont des passionnés qui utilisent la quinzaine de sites adéquats à la pratique du parapente entre Tavannes et le Clos-du-Doubs. Les plus intéressants se situent dans le Jura méridional et soleurois.

Il est possible d'établir trois tendances parmi les adeptes du parapente. Il y a, dans une grande majorité, les « sans efforts », abonnés des télécabines et voitures ; ces pilotes-là n'apportent en principe rien au parapente. Il existe aussi pour beaucoup d'entre nous la joie et le plaisir d'allier le vol à la randonnée, à la nature et à l'effort, sans pour autant rechercher l'exploit. Enfin, les « paralpinistes » qui, par la maîtrise du vol en haute montagne, une forme physique irréprochable et un équilibre psychique au-dessus de la moyenne, donnent un air de noblesse à notre sport. Bien sûr, pour chacune de ces catégories arbitrairement classées, il y a des nuances à apporter.

Au chapitre sécurité et accident, il est à souligner qu'un grand effort est fourni par les constructeurs, afin que la performance ne s'obtienne pas au détriment de la sécurité. Il faut cependant être conscient qu'une aile plus performante requiert davantage d'expérience et de maîtrise de son pilote, afin d'avoir le bon réflexe dans une réaction intempestive de l'aile. Sinon, le bon sens et la sagesse sont garants de super, mais surtout nombreux vols. Dans notre région, côté accident, aucun cas important n'est recensé. Bien sûr, il y a les entorses et les petits bobos qui sont le lot inhérent à ce sport. Pourtant, deux « paralpinistes » de chez nous ont été victimes d'accidents graves : l'un a eu lieu dans les Pyrénées, l'autre dans le massif du Mont-Blanc. L'erreur serait de tirer trop hâtivement une conclusion négative face au benjamin du vol libre dans sa pratique en haute montagne. Personnellement, je pense qu'il demande de la part du pilote une parfaite connaissance du milieu, mais surtout une grande humilité face à la nature.

Pour conclure, je dirai de façon égoïste, afin que je puisse encore admirer de nombreux couchers de soleil dans un *soaring* musclé au Maljonc, voler d'un thermique à l'autre pour franchir le Pierre Pertuis et décoller à plus de 4000 mètres pour de féériques vols alpins, que les bricoleurs, les inconscients et les incompetents oublient le vol libre. Oh ! Mais est-ce bien sage tout cela ?

FLASH

Pas de problème avec les 6 atterrissages de Moutier, mis à part... (04.1987)

Mise à part Madame Weber, qui est allergique aux plaques JU. À La Courtine, excuses + 5 francs en cas d'atterro dans les cultures.

Technologie (07.1987)

On apprend tous les avantages de la télécopie (fax) par rapport au

courrier, au téléphone, au télex ou au terminal d'ordinateur.

À vendre (04.1989)

Toyota XLi 4x4, rouge, garantie d'usine, équipée delta, 13500 km, 18500 francs, prix neuf : 23500 francs.

La Plume / 1990 – 1994

Ils volent avec les oiseaux (Giovanni Rizzotti, 04.1990)

Au bout d'un bar, bercé par une musique sirupeuse, le verre d'apéritif à la main, Georges, un ami infirmier, me parle de son job. Des contraintes, mais surtout des joies que ce métier lui procure. Il parle l'ami ; il parle de Moutier, ses habitants, ses monts entourant la cité. Et notamment le Graiterie et la fondue qui a le goût incomparable de sauvage liberté que sait lui donner Julien, le berger de cette montagne. Bien évidemment, le vol libre n'échappe pas à la discussion, mais de façon si inattendue que je ne résiste pas à te faire partager ma surprise. Bien sûr, il va manquer le langage coloré de Georges, mais avec un peu d'imagination, ça ira ! En fait, rien de plus qu'une conversation banale de bistrot, me diras-tu. Pourtant, en rentrant chez moi ce soir, je me sens enrichi et heureux, autant que surpris. Mais surpris de quoi, enfin ?

Simplement que toi et moi, libéristes, nous procurons de la joie, nous faisons rêver des dizaines de personnes hospitalisées à Moutier. Eh oui, l'ami, ton vol, ta spirale dans du +4, et même ta mise au tapis, font entrer le soleil là où l'homme en a le plus besoin : dans son cœur. Cela est déjà moins banal, non ? Ainsi, cette petite anecdote vécue par Georges, un jour de thermique au Graiterie.

En pleine préparation d'une perfusion, il est appelé par un patient qui lui commente avec enthousiasme ce qu'il voit à travers les larges baies vitrées de sa chambre.

Regarde ! Regarde Georges que

c'est beau ; ils volent avec les oiseaux. Et cette aile verte là-haut, ainsi que la rouge, ils vont sous ce nuage. Ils vont y disparaître, englutis par une masse de liberté. Et puis non, ils vont là sur le bord du nuage, petits points brillants dans un rayon de lumière. Tu sais Georges, parfois la liberté, c'est risqué, mais c'est aussi un style de vie. Ils ont raison : qu'ils vivent, qu'ils vivent leurs rêves, qu'ils ressentent des émotions, qu'ils cherchent la perfection et ainsi leur âme restera toujours jeune. Moi avec ma vieille carcasse, je ne pourrais plus. Mais ils me rendent heureux et cela me suffit.

Alors, ami libériste, pense qu'à chaque vol au Graiterie, quelle que soit ta performance, ton rêve est partagé, vécu par d'autres qui se trouvent dans l'infortune. Ne serait-ce que pour cela, chaque vol est une joie.

Et en toute logique de gratteur, je te donne un tuyau. Si Georges a dit vrai, et je le crois, au-dessus des mètres cubes de béton de cet hôpital, le thermique du cœur doit être si fort, si fort qu'il est possible de grimper si haut, si haut que...

Je vole « sacré cochon » (Vincent Rebetez, 12.1990)

Les vols thermiques sont bel et bien finis pour cette année. À peine la saison est-elle terminée, et voilà que les discussions vont déjà bon train. Comme si par un pur hasard, l'année prochaine devait être exceptionnelle avec des triangles FAI de 90 km, des distances libres de 130 km, ou encore des vols avec décollage de la chaîne jurassienne et atterrissage dans les Alpes.

Si tu désires attaquer le vol du Plateau, il te faudra avant le décollage prendre quelques précautions. Par exemple construire un enclos dans ton jardin ou sur ton balcon, et avertir le voisin qu'il y aura peut-être des grognements et quelques odeurs désagréables. Un beau cochon en chair et en os te sera offert à condition de traverser le Plateau

en aile delta ou en parapente (ULM exclu...).

Ce n'est pas un vol cochonné, car je te rappelle que les plus grandes distances européennes, voire mondiales, ont été réalisées sur la plaine. Si tu es un ami des bêtes, tente tes vols à destination des Alpes ! Un beau petit cochon rose sera à l'atterro. Mais avant de l'entendre grogner chez toi, il te faudra encore lire cette cochonneté de règlement.

Le concours est ouvert du 1er mars au 30 novembre, avec l'obligation de décoller des chaînes jurassiennes, entre deux parallèles nord-sud passant par Chasseral et Balsthal. Des photos seront nécessaires pour valider ton vol. La première photo que tu devras cadrer est le site du départ, encore au sol, afin de reconnaître ton point de départ facilement. Quant à la seconde photo, c'est une superbe complication !

Il suffit de se rendre à Berne, de ne pas y rester trop longtemps, d'éventuellement jeter un pavé sur le Palais fédéral, et surtout de prendre une photo à la verticale du croisement des autoroutes Berne-Thoune et Berne-Fribourg. Attention, c'est là qu'il y a complication : ce croisement à photographier est dans la TMA de l'aéroport de Berne, avec zone de vol à voile autorisé entre 1500 et 2300 mètres (donc aussi pour nous : ni plus haut, ni plus bas !). Pour plus de détails, voir la carte des obstacles aériens.

Ceci étant fait, en route pour les derniers 27 km en direction des Alpes et le *goal* sera réussi ! Pour poser au but, il te faudra passer la ligne Montreux-Lucerne. Pour mieux comprendre, tu ouvres une carte de géographie, tu mets un coin de ta règle sur Montreux et l'autre sur Lucerne et tu tires une ligne droite. Si tu poses de l'autre côté de cette barrière, fais une photo (en l'air ou au sol) d'un point reconnaissable et essaie de te trouver le plus près possible d'un bistrot pour sabler le champagne ! C'est gagné et tu

auras fait l'un des plus beaux vols de ta vie. Peut-être pas en distance car il n'y a «que» 50 ou 60 km, mais en partant à l'aventure avec des zones difficiles à passer et un certain plaisir de regarder derrière soi, de voir disparaître la chaleur du relief jurassien alors qu'apparaît bientôt la fraîcheur du massif alpin. Pour voler le plus loin possible, voici les conseils d'un pilote de planeur qui traverse fréquemment le Plateau. La période juin, juillet et août est excellente pour la traversée. Il faut attendre 14 heures, car les thermiques sont généreux durant l'après-midi. Pour le choix du site de départ, difficile à dire : mais une fois que tu es en l'air, la région du Napf est super bonne. Il est clair que si une rue de nuages se présente, ne prends pas d'autres initiatives : reste dessous ! Encore un détail : quand le Jura est orageux, le Plateau bourgeoine dans tous les coins.

Voilà de biens précieux conseils d'un pilote de vol à voile. Je te rappelle pour conclure qu'il y a un quadrupède appelé cochon qui sera offert au premier pilote du Club qui posera de l'autre côté de la barrière de röstis. Si par hasard tu ne saurais qu'en faire, tes amis se recommandent pour la Saint-Martin... Le futur prix sera remis et offert par les « Instruments aéronautiques de chez l'Vincent » à l'assemblée générale du Club. Que le plus chanceux gagne !

Extraits de l'édito (Philippe Zahno, 04.1991)

L'intégration des parapentistes. Les adeptes de parapente sont de plus en plus nombreux. Ils font partie de la FSVL. Nous devons donc nous en préoccuper et faire en sorte que parapentistes et deltistes se sentent à l'aise dans le Club.

Edito (Philippe Zahno, 04.1992)

Le Club de Vol Libre Jura est né ! Il groupera en son sein tous les fanatiques, les pros, les pilotes du dimanche, les vélideltistes, les

parapentistes, les « duristes » (les futures ailes dures, pour ceux qui n'auraient pas compris), ainsi que les objets volants encore à l'état embryonnaire.

L'assemblée du 7 mars dernier a été convoquée par le Delta-Club Jura et le souper qui a suivi a été organisé par le Club jurassien de Vol libre. En quelques heures, et non sans émotions, nous avons ouvert les portes à tous ceux qui partagent la même passion : voler en décollant à pied.

Le Club a tout à gagner à cette évolution. Pendant quelques mois, nous serons nombreux (les deltistes) à avoir quelques regrets. C'est normal ! Mais ensuite, nous bénéficierons de l'élan commun que nous assurera le regroupement des forcés. Nous éviterons ensemble les difficultés qui pourront se poser sur les sites de vol. Nous organiserons des sorties en commun, des rencontres, des fêtes, des *meetings*.

Les parapentistes continueront à penser que les deltistes font plutôt ringard sous leur toile et leurs tubes, tandis que les vélideltistes se moqueront encore longtemps des matelas mous des parapentistes. Ce n'est pas grave, tant que ces échanges se font dans le sourire et la bonne humeur !

Une chose est certaine : la Suisse traîne à ouvrir ses fenêtres sur l'Europe. Mais nous, les amateurs de vol libre dans le Jura, nous avons fait preuve d'esprit coopératif. Nous sommes meilleurs que les conseillers fédéraux...

Et maintenant que les problèmes administratifs sont réglés, place aux cumulus et aux vols ! Le comité souhaite ne plus rien avoir à faire jusqu'en automne. Juste voler. Beau programme...

On parle des dames en 1992 (06.1992)

C'est-y pas croyable : les dames font tout ou presque comme nous, les hommes-forts-avec-des-gros-bras-et-une-intelligence-pas-possible... Déjà que l'Isa du Vincent se met à bouffer les médailles du

championnat de delta. Y faudra bientôt séparer les classements hommes et femmes, pour que nous les messieurs, on ait encore une chance. Bon, y avait déjà l'Isa, et voilà qu'une autre nana envahit les airs déjà assez encombrés. C'est la Marie-Noëlle du Dédé Cattin, bien connue sous nos latitudes pour ses francs éclats de rire et son tempérament débordant. Qu'est-ce qu'elle a fait cette dame ? Oh, pas un brevet de parapente, ni de delta ! Elle a obtenu sa licence d'ULM en France voisine. Y paraît que l'instructeur le lui a donné pour ne plus l'entendre... Bravo quand même ; et on peut s'inscrire où pour faire un petit tour ?

Week-end du 15-16 août 1992 à l'Ober Gabelhorn, 4063 mètres (extraits du récit de Polux, 12.1992)

Philippe, Eric et Polux partent le samedi à 11h de Tavannes pour Zermatt, qu'ils atteignent vers les 15 h. Après une assiette de spaghettis, les trois se mettent en route à 15h30 pour la cabane Rothorn (3198 mètres). La marche est rapide avec les 20 kg de matériel et à 19h30 la cabane est atteinte. Il aura fallu 4 heures pour venir à bout d'un dénivelé de 1600 mètres. Les connaisseurs apprécieront.

Enfin, après en avoir bien bavé, le sommet est atteint juste avant 13h. On s'accorde une petite pause pour compenser les calories perdues et admirer le panorama, à 4063 mètres. C'est la récompense de l'effort fourni ! Mais il faut s'inquiéter pour le retour et chercher un endroit pour le décollage en parapente. Selon les topos autorisés, le décollage se trouve environ 150 mètres plus bas, sur la face nord-ouest. Philippe et Eric y descendent. Polux va tenter le départ du sommet. Le vent arrive bien en face à une vitesse de 5-10 km/h. Les conditions devraient garantir un départ sans trop de risques, mais le peu de place pour déplier et la forte pente sont des dangers à ne pas négliger. Après un bon quart d'heure de préparation, un

premier essai voit la voile s'élever, puis glisser dans la pente. Il faut tout recommencer. Deux alpinistes espagnols se dévouent pour tenir la voile en position, car rien ne tient dans la neige dure et la glace. Le vent replie tout le temps la voile sur elle-même puis la soulève en la faisant glisser vers le bas de la pente. Une nouvelle tentative de gonflage réussi avec l'aide des Espagnols, mais un gars tient le bord droit trop longtemps et la voile se met à glisser de côté en emportant Polux qui se met à glisser sur le dos sans rien pouvoir faire. Un réflexe de survie en tirant les éleveurs avant pour faire décoller la voile de la pente glacée, corrige la trajectoire et c'est l'envol ! Ouf, on l'a échappé belle ! Un geste pour remercier les assistants et Polux passe au-dessus de Philippe et Eric qui sont en train de déplier leur voile. La suite du vol est magnifique pour le paysage, mais ça secoue par des petits thermiques violents. Au bout d'une demi-heure de vol, il faut se concentrer sur un atterrissage, car le vent de vallée est fort à Zermatt et l'atterro est très petit. Tout se passe bien et le vol se termine vers 14 h 30. Philippe connaît aussi des mésaventures au décollage, sa voile a un « cravattage » sur un bord et il est emporté contre la face nord en vol. Il arrive à corriger puis à dégager la suspente et son vol se poursuit sans problème. Il atterrit vers 14 h 50. Eric, après un gonflage raté, se fait emporter en direction d'une grande crevasse. Il arrive à s'arrêter à temps. Sa voile est remise en place et il arrive enfin à décoller. Il se pose vers 15 h.

Réflexion : cette course, qui s'est pourtant bien terminée, laisse apparaître certains problèmes pour ce genre de vols. Il y a tout d'abord la fatigue de l'ascension qu'il faut maîtriser. La fixation de la voile au sol n'est pas encore satisfaisante. Des pincettes et des ficelles ont été utilisées, mais la neige est trop dure et les pincettes ne tiennent pas ou se cassent en les enfon-

çant. Les ficelles ne peuvent pas non plus être fixées dans la neige. On pourrait imaginer un genre de petit harpon en bois avec une pincette sur la suspente reliée par une ficelle. Tout ce matériel devrait être biodégradable. Le bois et la ficelle de chanvre sont tout indiqués. Il y a le problème des crampons. Il n'est pas conseillé de décoller avec des crampons. Mais dans le cas d'une forte pente, on peut éviter une glissade mortelle. Il faut cependant se concentrer au moment de s'attacher pour ne pas couper une suspente ou percer la voile. On peut également ôter les crampons en vol et les fixer au harnais avant l'atterrissage. On essaiera de trouver des solutions mieux adaptées pour la prochaine course.

FLASH

Nouveaux Mac (04.1991)

1495.- pour un Mac avec 1 Mo de RAM, sans disque dur. 7595.- pour un Mac avec 5 Mo de RAM et un disque dur interne de 80 Mo.

Triangle FAI de 85 km (04.1991)

Six bouteilles de vin (pas du Montagne supérieur) seront offertes au premier qui réalisera un triangle FAI de 85 kilomètres dans le Jura.

Course de paralpinisme dans la région de Saas-Fee (12.1991)

Les membres du Club tentaient un enchaînement comme en on voit aujourd'hui mais avec le matériel de l'époque. Ascension du Weissmies et vol le samedi et le dimanche, ascension de l'Allalin, vol de liaison pour le Rimpfischhorn, ascension de ce dernier puis, la couverture nuageuse empêche le vol de transition pour attaquer le Strahlhorn. Le groupe s'en sort bien en pouvant finalement décoller pour rejoindre Täsch et évite une descente à pied qui se serait terminée dans la nuit.

Fax (12.1991)

Fax CANON de 1440.- à 3790.- (paie-ment cash).

Compétition (12.1993)

1ère Coupe de distance parapente du Club de Vol Libre Jura.

La Plume / 1995 - 1999

Vol hélicoptère dans l'Oberland bernois (extraits du récit de Polux, 02.1996)

Trois deltistes et sept parapentistes s'offrent un vol hélicoptère de toute beauté au pied du Rosenhorn, dans le massif du Wetterhorn, à environ 3600 mètres. La météo se gérait d'une toute autre façon qu'aujourd'hui !

Cette course n'aurait pas été possible sans le concours des informations du Télétexte pages 181 - 182 - 183 - 191 - 192 - 194. Plus précieux encore, la météo du vol libre N° 157/126 253 et surtout le service Météo Suisse par télécopie No 157/32 62 53 et les conseils personnalisés Météocall au N° 157/52 720/721. Environ une semaine à l'avance, il est nécessaire de recueillir toutes les informations, chaque jour, pour les températures en altitude et l'évolution de la force et de la direction des vents, l'évolution de la nébulosité. Ceci à chaque tentative pour décider si la course a lieu ou non.

Gestion des sites (extraits de l'édito de Philippe Métille, 09.1997)

La gestion de ce patrimoine implique de bonnes volontés pour maintenir et entretenir ce formidable acquit, acquit qui s'est constitué au fil des années grâce à la politique clairvoyante de notre Club. La dynamique des sites est souvent menée de main de maître par notre Pierre Arn national. Ce génial touche-à-tout est la pièce maîtresse de l'édifice. Attention toutefois, à force de tirer trop souvent sur la même corde, elle finit par s'effiloche... En conséquence, redynamisons les responsables locaux (au fait, qui sont-ils ?).

Nous devons également tenir compte que pour certains sites, notre Club doit verser plusieurs centaines de francs pour

régulariser la situation envers des collectivités publiques ou privées. Si cette mauvaise habitude devait se répandre, nous serions contraints de nous adapter et négocier. Une chose est sûre, c'est que nous ne ferons pas comme les voleurs (sens propre) d'outre Sarine qui font payer le droit de s'envoyer en l'air... En conclusion, ouvrons les sites que l'on peut, suivez mon regard, gérons et embellissons ceux existants tous ensemble. C'est comme cela que le vol libre mérite son nom.

25 ans du Club, la fête de l'air en chiffres (Roland Sancassani, Laurent Meli, 10.1999)

Le week-end des 4 et 5 octobre derniers a généré un travail considérable. Nous avons pensé qu'il serait intéressant de publier quelques statistiques en vue de mesurer l'impact de cette manifestation pour notre Club. Le bénéfice dégagé s'annonce prometteur...

- 240 bons de repas remis gratuitement
- plus de 100 membres et conjoints VLJ bénévoles
- le comité d'organisation s'est réuni à 15 reprises
- 4300 photocopies et imprimés
- 2000 courriers électroniques échangés
- 750 envois postaux
- 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
- 40 kg de pâtes

Ouverture d'un site Internet à l'occasion des 25 ans du Club (Laurent Meli, 10.1999)

La Fête de l'air a été largement présentée. À cette occasion, nous avons ouvert un site sur le web. N'en déplaise aux rebelles de l'informatique, ce mode de « communication » moderne fait désormais partie de notre environnement. Nos informations

ont rencontré un certain écho auprès d'un large public. Le comité du VLJ a décidé de maintenir notre présence sur Internet. De plus, le canton du Jura, qui héberge nos pages, est d'accord de maintenir gratuitement notre adresse : <http://www.jura.ch/liens/vlj>. Désormais, nos pages seront régulièrement mises à jour. Une galerie photos de la Fête de l'air est en préparation. Alors n'hésite pas à les visiter et à communiquer nos coordonnées à tes amis.

FLASH

Perdu (08.1996)

Un sandwich au jambon sur le site de la Pierreberg. Si vous l'avez trouvé ou aperçu, veuillez téléphoner au numéro suivant : Rais Antoine 066 / 38 83 13 (pas aux heures des repas. Merci).

Téléphonie (03.1997)

On passe au N° de tél à 7 chiffres et on voit apparaître le premier 079.

Le treuil du Pierre (09.1997)

La mise au point du treuil du Pierre ne se fit pas sans mal... Une bonne part d'ingéniosité, du courage et un peu de folie... Ce pauvre vélo vient d'abattre le 400 mètres en un peu plus de 10 secondes. La gamelle fut grandiose, même après un freinage digne de Schumi. Ses premières paroles furent : « *T'es con ou quoi !* » Le différentiel avait grippé. Plus de peur que de mal.

Cross (02.1998)

Peut-être le premier vol de 100 kilomètres en parapente du Club. Raphaël Gassmann, 102.4 km.

Traversée du Jura (récit de Gürkan Celikbilek, 02.1998)

Première trace de la traversée réussie de Granges à Courfaivre par Pierre et Gürkan. Arrivé à la gare, Gürkan demande au Pierre : « *Est-ce que nous sommes que les deux ?* ». La réponse fuse : « *Que veux-tu que je te dise, y veulent pas venir, y viennent pas !* »

La Plume / 2000 - 2004

Liste des records delta (04.2000)

Distance libre / 28.03.93 / Vincent Jubin / Boécourt - Lons-le-Saulnier / 148 km.

Distance en équipe / 12.04.91 / M. Bulloni, V. Rebetez, S. Rentrop / Combe-aux-Geais - St-Pierre la Cluse (sud de Pontarlier) / 94 km.

Direction est / 24.04.97 / Steve Léchot / Wertdberg sud - Sieblingen (près de Schaffhouse) / 113 km.

Direction Plateau / 26.05.97 / Stéphane Jeambrun, Vincent Jubin / Wertdberg nord - Obermoos et Wasen (Emmental) 49 km et 68 km.

Aller - retour / 02.05.97 / Stéphane Rentrop / Combe-aux-Geais - Col des Roches / 123 km.

Triangle / 13.07.96 / Francis Gafner / Moron - Balsthal - Villeret - Loveresse / 106 km.

Triangle FAI / 11.08.98 / Stéphane Jeambrun / Wertdberg sud - Raimeux - Les Ordon - Tavannes / 57 km.

OBJECTIF MONT BLANC (Ernest Borruat, 12.2001)

À quelques jours de la fin de l'année, c'est le moment où les bonnes résolutions sont prises : quelques parapentistes se sont jurés de décrocher du sommet du Mont Blanc en 2002... Philippe, Fred et Ernest en font partie, le groupe ne cherche qu'à s'agrandir.

Itinéraire

Après discussion avec plusieurs intéressés dont notamment Raymond Monnerat quant à l'itinéraire à choisir pour garantir un accès facile en haute altitude à un groupe de parapentistes disposant d'une expérience alpinistique réduite, l'itinéraire retenu (au cas où une tentative a lieu en dehors de l'organisation VOL 4807 mètres mise sur pied par un groupe de Chamonix) sera la voie dite classique par le Dôme du Goûter.

L'accès a lieu en train depuis Saint-Gervais jusqu'au Nid d'Aigle (2500 mètres, puis la montée s'effectue jusqu'au refuge de Tête

Rousse (3200 mètres).

Au petit matin, le couloir qui donne accès au Refuge du Goûter sera franchi (pas de chutes de pierres tôt le matin). Du Refuge du Goûter (3800 mètres, l'itinéraire devient glaciaire. Il présente l'avantage d'offrir des points de décollage alternatifs (Dôme du Goûter à 4300 mètres) en cas de vent rafaleux au sommet du Mont Blanc. Il est également possible que certains participants ne supportent pas l'altitude et l'équipe aura ainsi la possibilité d'effectuer des décollages à une altitude réduite en cas de besoin.

L'accès par le Goûter est préférable à l'itinéraire qui passe par les trois Mont Blanc (vol 4807), car cet itinéraire nécessite la mise en place d'une solide logistique d'appui lorsque qu'il est emprunté par des non spécialistes : cordes fixes et taillage de marche.

Condition physique et entraînements

Un tel projet nécessite une prépa-

ration minutieuse, il est nécessaire de préparer votre corps à un effort cardiaque de longue durée, soit 7 heures de marche environ et 1500 mètres de dénivelé en cas de vol (sinon 12 heures...), et cela avec un sac de 11-13 kg environ.

Pour atteindre cet objectif, voici quelques suggestions :

- monter à pied durant cet hiver sur quelques sites jurassiens en commençant par des objectifs modestes. Chargé avec votre matériel standard, l'effort vous permettra de vous faire une idée de votre niveau actuel ;

- courir au moins une fois par semaine en augmentant graduellement la durée (30 minutes à 1 heure); le rythme à maintenir est celui qui vous permet d'assurer une conversation réduite avec un partenaire. Mesurer le temps de parcours de votre boucle préférée sur votre agenda pour observer l'amélioration des résultats ;

- respirer par le ventre et étirer la musculature avant et après l'effort ;

- trouver un partenaire car à deux ou à plusieurs, l'entraînement est beaucoup plus varié.

Faites-nous également part de votre intérêt pour ce projet. Nous planifierons des ascensions moins ambitieuses en début de saison et d'autres renseignements vous seront communiqués dans les prochaines éditions de *La Plume*.

OBJECTIF MONT BLANC (Ernest Borruat, N°1 / 2002)

Ce projet a suscité beaucoup d'enthousiasme auprès de pilotes habitués au vol en montagne; toutefois, un nombre de pilotes non-alpinistes s'intéressent également à ce défi.

À la suite d'une réunion ayant eu lieu en février à laquelle les intéressés ont été convoqués, il a été décidé les éléments suivants:

- Afin de créer l'esprit d'équipe et de contrôler l'évolution de la condition physique des participants, trois sorties à caractère obligatoire sont prévues; celles-ci permettront à chacun de faire connaissance des



Objectif Mont Blanc 2002 :

Thierry le Terrier / Philippe Métille / Fabien Maillard / Philippe Kauffmann / Fred Lovis / Gürkan Celikbilek
Bertrand Conus / Alex Pollini / Véronique Aubry / Jean-Luc Simmen / Fred Racle / Ernest Borruat / Pierre Arn



autres, de tester et d'utiliser le matériel alpin, d'apprendre à évoluer dans un terrain encordé.

- Nous souhaitons pouvoir accéder au toit de l'Europe, mais avec les conditions suivantes : se retrouver au sommet dans un état physique convenable, en garantissant la sécurité de chacun. Pour cette raison, la nuitée aura lieu au Refuge du Goûter (3800 mètres) pour réduire l'effort de la journée qui donnera l'accès au sommet.

- Chacun est responsable d'améliorer / maintenir sa condition physique en pratiquant la marche / la course à pied.

- L'effort sera de 6-7 heures pour atteindre le sommet, sans compter une durée semblable le jour précédent pour se rendre à la cabane.

- Profitez de monter sur les sites à pied avec votre équipement complet habituel. L'effort sera semblable, même si votre sac pèse 18-20 kg, lorsque nous serons à 4000 mètres avec un sac de 10 kg.

Lors des entraînements, appliquez les trois conseils suivants:

- prévoir de l'eau en suffisance (stockage bouteille en pet ou poche liquide -> pas d'objet dur en cas de choc à l'atterrissage), aplatissez la bouteille pendant le vol ;

- montez à un rythme qui vous permet d'envisager sereinement la descente au cas où les conditions ne seraient pas favorables ;

- prenez des rechanges pour pouvoir vous mettre au sec et attendre que les conditions évoluent en cas de besoin.

Étant donné que chaque sortie préparative vise à contrôler si certains objectifs physiques / techniques sont maîtrisés par les participants, ces sorties sont réservées aux personnes qui se sont annoncées en début de saison.

Entraînement au Raimeux (N°1 / 2002)

Ernest, Fabien, Frédéric, Jacques, Jean-Luc, Philippe, Pierre et Thierry y ont pris part. Départ à 6 h 30. Le beau temps menace (il pleut).

OBJECTIF MONT BLANC (N°2 / 2002)

En bref, quelques nouvelles du groupe VLJ OBJECTIF MONT BLANC 4807 mètres.

Après une période d'entraînement printanière, la quinzaine d'intéressés ont fait le point le 18 juin dernier. En deux groupes (22 juin, 30 juin), ils sont montés au Bundstock (2800 mètres) en partant de Kandersteg. Le premier groupe (22 juin) a eu la chance d'effectuer un deuxième vol panoramique de la région de Kandersteg dans l'après-midi.

Il s'agit désormais de s'attaquer à des objectifs plus élevés situés à 4000 mètres d'altitude.

EDITORIAL

(Ernest Borruat, N° 3 / 2002)

2002, l'année de la Montagne... Le Club de Vol Libre Jura monte au Mont Blanc.

Quoi de plus magnifique que de réussir l'ascension du Mont Blanc, plus haut sommet d'Europe et d'en redescendre en parapente : eh bien, cet exploit, 13 membres de notre Club l'ont réalisé les 13 et 14 septembre 2002.

Après avoir consacré une saison entière à la préparation de cette ascension, les 13 personnes ont réservé la période du 1er au 15 septembre 2002 pour tenter l'ascension. En début de septembre, les marais barométriques qui s'installent habituellement laissent leur place à une succession de dépressions et de chutes de températures qui font penser que pour l'année 2002, c'est terminé.

Toutefois, le 10 au matin, une possibilité est enfin annoncée et le départ est fixé au 13. La nuit au pied du fameux couloir permet à ceux qui avaient été impressionnés par cette face de la parcourir entièrement de nuit sans s'apercevoir de l'environnement ambiant. Un arrêt au Refuge du Goûter en pleine effervescence vers 3 h 30 confirme tout ce qu'on avait entendu : quel cirque ! Trois heures plus tard, le Refuge Vallot est atteint, et le vent étant

fort, l'assaut pour le sommet est donné sans les sacs. De retour au Refuge Vallot (une poubelle à 4300 mètres, habitée par de drôles de personnages), la force du vent faiblit et le groupe décolle dans la pente est qui descend du Dôme du Goûter. Le décollage est optimal, le vent souffle de face, il emporte les parapentistes en quelques pas, malgré la neige légère.

Quel spectacle, décoller à une altitude pareille pour ensuite se placer mille mètres au-dessus du sommet des cumulus, au-dessous desquels certains effectuent un vol de site. Ouah, quels souvenirs.

À l'atterro, Pierre offre une démonstration en inaugurant une nouvelle technique : poser sur la cime d'un « PEU-PLIER », jusqu'au sol...

Le groupe fête ensuite son succès à Chamonix et aussi sur le chemin du retour, comme il se doit en de pareilles occasions.

Cette aventure a été vécue par un groupe d'individualistes soudés par le Club de Vol Libre Jura. La réussite en équipe de cet objectif a donné une nouvelle dimension sportive et sociale à la pratique de notre activité favorite. Même si cette aventure a été conçue dans un cadre privé, notre Club a été le creuset dans lequel cette idée a germé.

Après avoir dominé l'Europe du haut du sommet du Mont Blanc, nous avons joui d'un panorama inoubliable : notre région, et en particulier les Alpes, est une chaîne de montagnes exceptionnelles : à pied, en parapente ou en delta, découvrez cette montagne, respectez-la et protégez-la.

Désormais, je formule le vœu suivant que l'année de la Montagne se répète tous les ans, car cette année 2002 a vraiment été très riche.

FLASH

Rampe mobile de Raimeux sud (08.2001)

Elle a été imaginée, construite et installée par Pierre Arn. Les brevets sont en passe d'être déposés !

Selon les premiers utilisateurs, la sécurité du décollage en delta est vraiment meilleure qu'auparavant. De plus, cette installation ne gêne pas les autres utilisateurs parapentistes.

GPS (08.2001)

Le GPS (système de localisation par satellites) est de plus en plus utilisé par les compétiteurs comme source de guidage ainsi que comme preuve de balises atteintes. Une présentation du GPS ainsi qu'un petit atelier pratique aura lieu au mois de novembre.

Expo 02 (N°2 / 2002)

Le 23 juin 2002, journée jurassienne à l'EXPO 02, grâce à un treuillage depuis Chaumont, les Jurassiens se posent sur l'Arteplage à Neuchâtel.

La Plume / 2005 - 2012

Espaces aériens et plan forestier (N°1 / 2007)

Gros dossier sur les nouvelles TMA des « trous de Bâle » et de La Chaux-de-Fonds qui entreront en vigueur en mars 2007. Certainement une des réglementations les plus impactantes pour le vol libre dans le Jura.

Gros travail du Club avec les autorités pour conserver et garantir l'accès aux sites malgré les nouveaux plans forestiers.

Quand le vol « libre » le devient de moins en moins.

Objectif Mont Blanc (Nicole Siekmann, N°2 / 2007)

Le paralpinisme... un truc de fous où il faut porter son gros sac de parapente jusqu'au sommet des montagnes ? Non, en cette année 2007, le paralpinisme est symbolisé par une belle équipe dynamique avec une super ambiance formée de 16 personnes. Des jeunes, des moins jeunes, des hommes, des femmes, des grands, des petits, des costauds, des moins costauds, etc., mais au final, tout ce bouillon donne bien des rires et de bons souvenirs !

Le projet Mont Blanc s'est mis sur pied ce printemps et divers entraînements ont donc été réalisés jusqu'à maintenant pour que notre équipe de choc puisse se rendre au sommet de cette magnifique montagne dans les meilleures conditions possibles (physiques et psychiques).

Malgré une météo passablement capricieuse depuis fin avril, quelques entraînements ont pu se dérouler dans les régions suivantes: Raimeux, Diemtigtal, Alpes fribourgeoises et région de Zermatt. Évidemment, le célèbre « 4000 mètres des dames », le Bishorn, était aussi au programme, mais il ne nous a pas été possible de nous y rendre

en raison des mauvaises conditions météo.

Ci-joint, vous avez le plaisir de contempler quelques photos qui ont été prises lors de la dernière sortie, qui s'est déroulée à l'Alphubel.

Et si la météo est clémente, la suite de l'aventure Mont Blanc sera publiée dans le prochain numéro de *La Plume*. Alors à tout bientôt !

Objectif Mont Blanc (extraits de l'édito de Pierre Arn, N°3 / 2007)

Le paralpinisme a aussi connu un succès certain, puisque près de 17 courageux se sont entraînés durant l'année et ont participé à plusieurs sorties. Le Wierihorn, le



À lire dans ce numéro :

-  Le mot du président
-  Les mésaventures des deltistes sur la rampe du Raimeux
-  Accident de parapente au sein du comité, les plumistes mènent l'enquête !
-  Une jolie nuit de pleine lune
-  Agenda
-  Jeu: qui suis-je ?

Dernier numéro de La Plume sous ce format.

Tsermon, l'Alphubel et comme cerise sur le gâteau, le Mont Blanc. Les filles sont d'ailleurs très courageuses, puisqu'elles étaient quatre à mouiller leur chemise dans ces montagnes. Encore bravo ! Un diaporama sera présenté lors de l'assemblée générale sur ces sorties en montagne.

Objectif Mont Blanc (Elodie Lovis, N°03 / 2007)

Täsch, 25 août 2007 : une joyeuse équipe de paralpinistes se prépare pour l'ascension de l'Alphubel comme troisième course d'entraînement pour notre objectif final: le Mont Blanc.

Bonnes chaussures, crème solaire étalée (hein Laurent), sacs fortement chargés et bien tassés, nous sommes fin prêts et fort motivés. Un taxi-bus nous emmène jusqu'à Täschalp. De là, une douce montée d'une heure environ, nous sépare de la Täschhütte... juste de quoi chauffer les mollets !

Comme nous avons du temps avant

d'aller nous coucher, notre chef de course, Pierre, nous propose de monter au pied du glacier pour exercer les encordements et parler de divers points concernant la sécurité. L'après-midi s'écoule gentiment pour laisser place au coucher de soleil. Puis, nous ne tardons pas à aller sous la couette après le repas.

4 h du matin, tout le monde debout (sauf un...), un petit déjeuner rapide nous attend et déjà, Pierre, sac au dos, s'impatiente dehors : *«Rohh, ils ne sont jamais prêts ! Je les avais prévenus pourtant !»*

Une heure de marche et nous atteignons le glacier de l'Alphubel, où nous nous encordons et chaussons les crampons pour la suite de l'ascension. Nous gagnons ainsi le col (Alphubeljoch à 3800 mètres) pour continuer par une traversée en flanc de coteau jusqu'au sommet (4206 mètres). Magnifique ! Nous profitons du paysage quelques instants avant de redescendre un bout car il y a trop de vent pour décoller depuis le sommet.

C'est environ 500 mètres plus bas, sur un beau plan neigeux, juste comme il faut pour décoller, à l'abri du vent, que chacun déplie sa voile. Un superbe vol de 30 minutes en moyenne nous permet de rejoindre notre point de départ (Täsch). Quel luxe de ne pas devoir descendre à pied !

Autour d'un verre, le visage rayonnant de plaisir et de fierté, chacun raconte comment il a vécu l'expérience, d'autant plus qu'il s'agissait d'un premier 4000 pour beaucoup de monde. Bravo à toute l'équipe !

Grandvillard, 11.08.2007 : la quatrième sortie d'entraînement aurait dû avoir lieu au Bishorn. Malheureusement, les conditions météo n'étaient pas favorables. C'est ainsi qu'une plus petite randonnée a été organisée, dans les Alpes fribourgeoises, au départ de Grandvillard. Il s'agissait du Tsermon, à côté du Vanil Noir.

Le brouillard nous a suivi durant toute la marche, c'est pourquoi



Objectif Mont Blanc 2007 :
Vincent Dreier / Nicole Siekmann / Laurent Scheggia / Bernard Cattin / Laurent Lopez / Fred Racle / Marie Walther
Gürkan Celikbilek / Raphaël Seuret / Elodie Lovis / Pierre Arn / René Hiltbrunner / Béat Howald

nous avons fait une grande partie de la descente à pied. Dommage, mais c'était un bon entraînement pour les cuisses, en vue du Mont Blanc.

Chamonix, 10.09.2007 : le jour J est arrivé, une excitation joyeuse plane dans l'atmosphère, tout le monde est motivé. Départ des Houches, village à côté de Chamonix pour prendre une benne nous permettant l'accès à une petite gare où nous prenons le tramway du Mont Blanc jusqu'à 2372 mètres. L'impressionnant massif s'offre à nous, c'est magnifique, en plus il fait super beau.

Jusqu'à la cabane de Tête Rousse (3167 mètres) où nous passerons la nuit, les bouquetins nous regardent passer avec nos gros sacs.

Après un délicieux souper à la cabane, nous ne tardons pas à nous coucher pour une nuit des plus vivantes... Ha ce qu'on a ri ! Mais «quand faut y aller, faut y aller» : 1h du mat, debout, déjeuner, équipement et c'est parti. Une longue et pénible montée dans des rochers à escalader (couloir de la mort) nous permet d'atteindre, bien fatigués, le Refuge du Dôme du Goûter (3817 mètres). La suite de l'ascension se passe sur un plan neigeux où l'on a commencé à s'encorder.

Un peu plus haut, le lever du jour offre un paysage incroyable. Une partie de l'équipe atteint plus ou moins péniblement le Refuge Vallot (4365 mètres), d'où ils décident de décoller car d'une part les conditions sont bonnes et d'autre part l'énergie manque pour monter plus haut. Les deux vainqueurs de la journée, Béat et Frédéric, encore motivés à ce stade de la course, décident de déposer les sacs à ce même refuge, de monter au sommet et de redescendre pour décoller. Ils gagnent ainsi le Mont Blanc (4807 mètres) avec le sourire. Bravo les gars !

Tout le monde se retrouve à Chamonix à la place d'atterrissage. Chacun fait part de ses émotions

derrière un petit verre bien mérité avant de retrouver sa chaumière, des images plein la tête !

Bravo à tous pour avoir osé l'expérience ! Un grand merci à Pierre !

Espace aérien (extraits de l'édito de Pierre Arn, N°1 / 2009)

La mise en service de l'ILS 34 n'a évidemment pas fait que des heureux. Elle est beaucoup trop souvent active et nous condamne à rester à basse altitude. Nous avons à de multiples reprises fait des réclamations à Bâle, auprès de la FSVL et de l'OFAC, qui sont au courant du problème, mais qui malheureusement ont du mal à faire bouger les choses. Tous les responsables se barricadent derrière la sécurité aérienne et les prévisions de Météo France, qui voient du vent du nord partout même quand c'est plein sud. Un point positif dans toute cette histoire, est qu'aucun de nos pilotes ne s'est fait dénoncer pour une infraction de l'espace aérien et l'OFAC nous en félicite. Le dialogue reste donc ouvert pour 2009 avec peut-être un peu moins d'activation, histoire à suivre (*n.d.l.r. : 15 ans plus tard, ce texte est malheureusement toujours d'actualité, on s'y est juste habitué... ou pas !*).

L'esprit des pionniers de Courfaivre (extraits de l'histoire du Delta-Club Jura par Fabien Jeambrun, N°2 / 2010)

Notre ami André a bien voulu nous faire part de l'état d'esprit du début : un esprit de camaraderie très solide avec le même but : « S'envoyer en l'air ! » Avant et après les vols, apéritifs, puis parties de baby-foot, etc.

Ils se retrouvaient quelques fois au Restaurant du Cheval Blanc de notre village, le matin à l'heure de l'apéritif. S'ils avaient prévu de voler l'après-midi, alors le patron Maurice ne voulait pas leur servir l'apéro : « Pas d'alcool avant un vol », disait-il... Mais il les invitait à passer une fois leurs exploits accomplis, et là souvent, le patron posait gracieu-

sement une bouteille de schnaps sur la table. Alors, pour résoudre le problème d'apéritif avant-vol, ils se retrouvaient à la Croix Blanche.

Chez Dédé, un salon avait été aménagé. « Le Lapin Vert » était ouvert toute la nuit pour la suite, dès la fermeture officielle des bistrots. Grillades, fondues, et autres parties y étaient improvisées...

Sur le terrain également, ils étaient bien là ! À Fiesch par exemple, après une soirée très arrosée, les voilà le lendemain sur le site de décollage... Une école était venue avec des élèves qui voulaient voir les décollages. Devant l'impatience de l'enseignant, et sûrement des élèves, un deltiste s'exprima : « *On n'est pas encore assez beurrés pour décoller !* » Sans commentaire !

Les phrases culte de la saison 2010 (N°1 / 2011)

1. Ben ouais, c'est ouest, il faut aller à Tavannes, il y a un déco nord et un déco sud !! (Toni Schneeberger, avant un vol en Prévôté).
2. Mais putain, tu veux pas manger une glace si c'est face ! (Toni Schneeberger, sur un déco).
3. Pas de souci, je monte vite aux nuages et je reviens ! (Pierre Comte, juste avant de faire un super plouf directement jusqu'en bas).
4. Il faudrait faire un barrage dans les gorges de Moutier, comme ça il y aurait un lac au Graiterie (Nicolas Tatti, lors d'une des longues soirées du Graitricks).
5. C'est sûr, si ça monte à la Combe, ça dégueule à Maljonc (Toni Schneeberg, derrière une bière).
6. Une femme avec des poils, c'est comme une salade avec des perce-oreilles ! (Le Zick, lors de la soirée de clôture du Club).
7. C't'aile, elle glisse comme dans un schnitz bien préparé, j'ai transpercé l'inversion (Toni Schneeberger, après un beau vol).
8. C'est des gens, ils sont tellement écolos qu'ils sont écolos jusque dans la culotte ! (Pierre Arn lors d'un comité du Club, on ne dira pas de qui il parlait).

FLASH

Graitricks (N°2/2006)

Annnonce du premier Graitricks, qui se tiendra le 12 août 2006.

Brevet delta (N°2/2006)

En 2005, 20 élèves ont passé le brevet delta, quatre venaient du Jura.

Speedflying (N°1/2007)

Présentation de cette nouvelle discipline. 38 instructeurs de Suisse romande se sont déjà inscrits pour le cours de formation. À l'heure actuelle en Suisse romande, une infrastructure dynamique est disponible à Verbier, chez Claude Ammann.

En couleur (N°2/2007)

Nouveau dès maintenant, recevez *La Plume* en couleur !

Internet (N°2/2007)

Le Club a enfin son nom de domaine www.clubvlj.ch.

Red Bull X-Alps (N°3/2007)

Martin Müller (3^e) sera présent à l'assemblée 2008.

Internet (N°2/2008)

Nouveau site Internet www.vollbrejura.ch.

Quatre écoles dans le Jura (N°2/2011)

Juraevasion, Leparapente.ch et Le-delatplane.ch. Voici une nouvelle école de parapente, toute fraîche toute neuve : Pilot.

La Plume à l'Alex (N°2/2011)

Edito de cinq pages et reportage complet de 14 pages sur le suivi de Martin Müller par l'Alex à la X-Alps. Le périple se termine par une entrée VIP et des petits fours à Monaco !

Changement de format (N°1/2012)

Dernière *Plume* dans ce format, la prochaine sera au format A4 et en couleur !

Fred Racle



Nouveau format de *La Plume* depuis 2012.





Les sportifs du VLJ

Notre Club se distingue dans de nombreuses disciplines de compétition en Suisse comme à l'étranger.

Notre Club de parapente, fort de 50 ans d'histoire, est un acteur majeur dans le monde du vol libre en Suisse comme à l'étranger. Engagés en delta ou en parapente dans diverses disciplines telles que le vol de cross, le vol acrobatique ainsi que la nouvelle discipline de « marche et vol », nos pilotes de compétition se sont illustrés tant au championnat de Suisse qu'à l'international. Notre engagement et notre passion ont fait de nous une référence incontournable dans le milieu du parapente dans notre fédération.

Nos premiers voltigeurs

Les débuts de l'acrobatie en parapente remontent aux années 90, lorsque des pionniers de ce sport ont commencé à repousser les limites des vols classiques. Ces pilotes intrépides ont expérimenté des figures telles que les *wing-overs*, les spirales et les SATs, ajoutant une dimension spectaculaire au parapente. Grâce à leurs exploits, l'acrobatie en parapente a rapidement gagné en popularité et en reconnaissance, menant à l'organisation des premières compétitions dédiées à ce sport. Aujourd'hui, ce domaine est bien établi, avec des événements internationaux et des pilotes spécialisés, démontrant aussi l'évolution du matériel et la maîtrise croissante de cette discipline audacieuse et artistique. Du côté de l'Arc jurassien, une petite équipe de pilotes motivés se forme dans les années 2010. Ils se lancent depuis le décollage du Graiter y pour envoyer quelques figures d'acrobatie. Dans la même lignée et après avoir passé leur brevet de parapente, les Prévôtois Christophe Guillet et Morane Montavon vont se consacrer à cette discipline et faire partie de la Ligue suisse d'acrobatie. C'est en s'entraînant presque quotidiennement que nos deux compères accèdent au podium du championnat de Suisse de vol synchro : ils décrocheront une médaille d'argent en 2016 et une de bronze l'année suivante.

Vous avez dit une petite anecdote des pilotes d'acro ?

Lors d'un championnat de Suisse de parapente, la compétition est prévue sur l'ensemble des deux jours du week-end. Tout se passe à merveille le samedi mais en raison de mauvaises prévisions météorologiques, le comité d'organisation annonce en début de soirée l'annulation de la manche du dimanche. Christophe et

Morane en profitent pour faire la fête.

Le lendemain matin, les organisateurs reviennent sur leur décision et maintiennent la manche, car les conditions météo se sont améliorées.

Résultats des courses de ce jour... pas fameux ! Nos deux compères doivent tirer simultanément leur parachute de secours et ceci dans le même *run*.

Compétition de cross en delta

Le Club a connu des moments forts dans la compétition de vol de distance en deltaplane, marqués par des performances remarquables en championnat de Suisse dès les années 90. Parmi les pionniers, Vincent Rebetz, surnommé « le Bijoutier », a réalisé d'excellents résultats dans les différentes manches du championnat de Suisse. Du côté féminin, Isabelle Piaget a confirmé son grand talent dès la réussite de son brevet. Elle a ramené du Japon rien moins que la médaille de bronze des championnats du monde féminins de la discipline. Elle trouva malheureusement la mort quelques années plus tard dans l'exercice de sa passion.

Par la suite, ce sont Christian Voiblet, Francis Gafner et Vincent Jubin qui ont pris le relais, continuant à rapporter des médailles au Club. Christian Voiblet, en particulier, a fait partie de la Ligue suisse. Pour rester au sommet de sa forme, il s'est entraîné intensivement en Australie, alors qu'en Europe c'était la saison d'hiver. Cet entraînement rigoureux lui permet de maintenir un haut niveau de performance et d'accumuler l'expérience nécessaire pour obtenir de bons résultats en compétition à l'étranger. Avec, comme point d'orgue de sa formidable carrière, une médaille de bronze obtenue en 2016 lors des championnats du monde au Mexique.

Christian, 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 remarques que c'est presque toujours possible. Un exemple : les Anglais étaient performants dans les conditions faibles ; à l'inverse les Autrichiens aimaient voler dans des vents forts, alors que nous, les Jurassiens, étions plus polyvalents. Cette faculté nous a permis plusieurs fois de sortir notre épingle du jeu et de faire d'excellents résultats.

Un autre aspect à relever est le contact avec les autres nations, absolument génial ! Que l'on soit Français, Italiens, Espagnols, Américains ou encore Japonais, pour



Christian Voiblet (au centre), ci-dessus à Chasseral.

ne citer que ces quelques nations, on est tous pareils et on partage tous la même passion. Il est à relever que le côté « humain » est aussi magnifique dans ce sport.

Vivez avec Christian une course tumultueuse au niveau météo

Lors d'un championnat d'Europe à Greifenburg en Autriche, alors que la manche touchait à sa fin, un nuage d'orage se développait au-dessus des concurrents. Le météorologue surveillant le radar a averti par radio que la manche était annulée en raison des décharges élec-

triques imminentes du nuage. Malgré cela, étant dans le groupe de tête et voyant le ciel bleu devant eux, les pilotes ont décidé de continuer pour atteindre le soleil et rejoindre le *goal* par le chemin le plus direct. Soudain, une grêle intense a commencé à tomber, créant un bruit assourdissant sur les ailes et les montants en aluminium. Persistant dans leur avancée, les pilotes ont été confrontés à un éclair juste devant eux, les obligeant à effectuer un virage à 90 degrés pour quitter rapidement le nuage. Heureusement, ils ont pu planer sur une dizaine de kilomètres et, par chance, ont atterri sans pluie et dans de bonnes conditions.

Compétition de marche et vol, «Hike and Fly» pour les anglophones

Les compétitions de «Hike and Fly» en parapente, où les participants doivent combiner marche en montagne et vol, ont gagné en popularité au cours des dernières décennies. Cette discipline a véritablement pris son essor grâce à la célèbre course de la X-Alps, organisée toutes les deux années, qui a mis en lumière la combinaison unique de compétences physiques et techniques requises pour exceller dans ce sport.



Christophe Guillet et Morane Montavon.

Chrigel Maurer, originaire d'Adelboden, est considéré comme le maître incontesté de la X-Alps. Il a remporté les huit dernières éditions, établissant ainsi une domination sans précédent et fixant ainsi des standards élevés pour les autres pilotes.

À relever que les trois premières éditions de cette course de dingues ont également été remportées par des Suisses : Kaspar Henny (2003) et Alex Hofer (2005 et 2007).

Au niveau de notre Club, plusieurs comités se sont formés depuis les années 2010 pour organiser des courses de marche et vol dans l'Arc jurassien. La première était la « Run and Fly » (2012) au départ de Saint-Ursanne. Dès 2015, c'est la « Jura'ltitude XC » qui a pris le relais avec un départ du côté de Moutier, ce qui permettait d'être mieux centré au niveau des possibilités de vol. Et pour finir, depuis cette année, une nouvelle course a vu le jour avec la « JuraAirTour », ceci toujours du côté de Moutier. En ce qui concerne les pilotes locaux de notre Club, plusieurs se sont aventurés dans diverses courses de «Hike and Fly» et ont obtenu d'excellents résultats : Alexandre Constantin, Vincent Aubry, Christian Voiblet, Raphaël Seuret et notamment le regretté Olivier Moser se sont distingués dans les courses de l'Arc jurassien. Le palmarès du Club est déjà impressionnant et continue de s'enrichir au fil des saisons, reflétant l'engagement et le talent de nos membres dans cette discipline exigeante.

Un autre personnage emblématique du Club est sans conteste Morane Montavon. Ce dernier obtient d'excellents résultats ces dernières années dans cette discipline. Il a débuté ses premières courses en 2011 par la « Run and Fly ». Il enchaîne ensuite des courses en Suisse, en participant à la Jura'ltitude XC, la Vercofly, la Jura Hike and Fly, la Millet Cup. Cette année 2024, il a terminé 9e à la prestigieuse X-Pyr (traversée du massif des Pyrénées de l'océan Atlantique à la mer Méditerranée sur un parcours de quelque 600 km avec neuf points de passage obligatoires) et 3e de l'Eigertour. Un grand bravo !

Petite anecdote d'un moment particulier de la X-Pyr avec Morane

Lors du troisième jour de course, il est 20 h 30 et Morane effectue un petit vol plané avant la mise en pause de la course pour la nuit. Il atterrit sur la montagne d'en face et voit un accès en voiture pour son équipe de suiveurs : idéal pour monter le campement.

Après une inspection des lieux, il remarque que son bus ne pourra pas accéder jusqu'à lui à cause du terrain accidenté. Il redescend rejoindre son équipe pour un souper frugal et réconfortant. Mais malheureusement, il va devoir remonter et dormir tout seul sur le point d'atterrissage. Morane se prépare à passer la fin de soirée en solitaire.

Heureusement, la nuit n'était pas trop froide, ce qui lui permet de dormir relativement confortablement malgré l'isolement. Il se laisse bercer par les bruits nocturnes de la nature, prêt à affronter une nouvelle journée de course le lendemain.

Raphaël Seuret



Christophe Guillet en 360 sur le lac.



Morane en vol lors de la X-Pyr 2024.



Morane en plein effort durant la X-Pyr 2024.



Christophe et Morane en 2016.



Morane sur le podium de l'Eigertour 2024 !

Du côté de la formation

Des centaines d'élèves formés dans notre région !

« Terre » de delta – jadis... – et de parapente de nos jours, notre région n'est pas en reste dans le domaine de la formation. Et elle ne l'a jamais été, même si nos pionniers de l'aile triangulaire ont commencé par voler « au black » avant de légaliser leur activité.

Avec les années, les méthodes ont considérablement évolué. Cette adaptation nécessaire est également en rapport étroit avec l'évolution du matériel. Les directives d'examen édictées par la Fédération Suisse de vol libre ont, elles aussi, subi des modifications. Bref...

Aujourd'hui, la formation des futurs pilotes est assurée par trois écoles de parapente : PILOT-PARA (Instructeur Morane Montavon), Juraevasion (Frédéric Lovis) et Le-parapente.ch (François Boillat), qui a repris du service cette année en « petit comité » après avoir mis l'activité entre parenthèses de 2020 à 2023.

En delta, c'est un poil plus compliqué, puisque l'intérêt pour la voile triangulaire diminue. Il n'empêche, l'école Ledeltaplane.ch (instructeur Nicolas Tatti) est toujours disponible à la demande. Il est important que le delta survive, même si la popularité du parapente ne fait qu'augmenter dans notre région et sur le plan suisse également.

La Plume a recueilli les impressions de quelques instructeurs. Ces derniers ne manquent pas de bons mots et d'anecdotes...

François Boillat

Ecole de parapente : Leparapente.ch
2005-2019. Biplace encore en activité.

Gaetan Fringeli est le premier élève formé chez François. C'est d'ailleurs lui qui a ensuite amené d'autres élèves. L'école est alors lancée et une centaine d'élèves seront formés par la suite.

Anecdote : François, avec l'aide d'autres experts, ont fait croire aux élèves qu'ils avaient reçu un tout nouveau parapente sans suspentes et piloté par wifi. Certains élèves ont cru à cette bonne blague. Durant les années d'écologie, chaque jour une photo était publiée sur le site de l'école afin de créer un souvenir. Photos qui, d'ailleurs, sont toujours sur le site Leparapente.ch. Parmi les nombreux souvenirs marquants, François cite les voyages organisés avec les élèves. Que ce soit au Maroc ou encore l'Argentine où ils ont notamment

traversé une partie du pays durant trois semaines. Un chouette moment de partage et de découverte avec de magnifiques vols. Il se souvient particulièrement d'un *soaring* magique avec des condors en Argentine.

Nicolas Tatti

Ecole de delta : Ledeltaplane.ch

Nicolas a débuté de 2005 à 2009 avec Juraevasion en collaboration avec Frédéric Lovis. Chacun de son côté exerçait son domaine de prédilection. Par la suite, de 2009 à 2024, il s'installera à Courfayve dans le fameux local et lieu de rencontre, aujourd'hui des parapentistes et des deltistes, notamment après les fameux vols de fin de journée et du soir depuis Le Mont. L'école se nommera Ledeltaplane.ch.

Le premier élève a été le regretté Béat Howald, formé notamment par Mario Bulloni. Quant au dernier, il s'agit du tout aussi regretté Hervé Ruffieux, dit « Le Man ». Par la suite, une trentaine d'élèves seront formés de différents endroits en Suisse.

Un des souvenirs marquants de Nicolas durant toutes ces années a été un *Road Trip* au Etats-Unis avec cinq copains, dont trois Jurassiens, un Australien et un guide des États-Unis. Ils traversèrent une bonne partie du pays avec un total de 13'500 kilomètres et de magnifiques vols dans plusieurs grandes villes telles que San Francisco ou encore Los Angeles.

Lors d'un voyage en Italie et plus précisément sur le Massif des Apennins, il grava le nom de l'école « Ledeltaplane » sur le sommet du Monte Cucco. Nom qui par ailleurs a été longtemps visible sur Google Earth.

Frédéric Lovis

Ecole de parapente : Juraevasion

Fred a commencé en 1996 à Chasseral en qualité d'instructeur débutant afin de poursuivre sa formation. En remarquant que plusieurs Jurassiens venaient faire leur école à Chasseral, il décida d'ouvrir sa propre école en novembre 1999, à Boécourt. Entre six et dix élèves par année ont été formés et ont obtenu leur brevet.

Son premier élève a été Olivier Babey, formé à Chasseral en 1997. Ce même élève qui, par une bise très forte à Boujean, a été coincé pendant deux heures dans un arbre. Fred s'en rappelle très bien et heureusement, plus de peur que de mal.

Une fierté de Fred est de voir que la plupart de ses anciens élèves continuent d'exercer notre magnifique sport en toute sécurité.

Morane Montavon

Ecole de parapente : PILOT-PARA

Morane a repris l'école en 2017 et une vingtaine d'élèves ont été formés jusqu'à aujourd'hui. A noter qu'à l'heure actuelle, il compte environ une vingtaine d'élèves actifs en formation. Son premier élève breveté se nomme Pierre-Alain Girardin.

Morane se souvient particulièrement de voyages avec l'école à la Dune du Pilat ou encore au Brésil, où il garde d'excellents souvenirs et de moments de convivialité. Il se souvient également d'une chouette anecdote. Après avoir conduit les élèves sur divers sites, il décolla avec les clefs du bus dans les poches. Apparemment, cela ne s'est pas produit qu'une seule fois.

Toni Schneeberger

Ecole de parapente : PILOT

Ecole de parapente active de 2010-2014, une quarantaine d'élèves ont été formés.

Toni se souvient d'une anecdote sympathique lors d'une journée de petits vols à Courfaivre avec sa première volée d'élèves. Il mit au défi ses élèves sur le dernier vol de la journée de voler le plus loin possible en ligne droite. Le pilote qui sera le moins loin devra payer sa tournée. Seulement voilà, les conditions se sont avérées franchement mauvaises et tous les élèves se sont « vachés ». Ce fut un carnage et du coup tous les élèves ont dû payer leur tournée.

Un souvenir de Toni a été son premier voyage organisé à Ölüdeniz, plus précisément un vol où ils allaient atterrir à Butterfly, vallée où les conditions étaient particulièrement fortes. Une de ses élèves (Valentine) est partie en marche arrière avant de réussir à poser et rentrer en bateau avec le coucher de soleil. Il se souvient également du téléphone de Morane pour reprendre son école de parapente PILOT. Il fut extrêmement soulagé et heureux d'apprendre que l'école avait un avenir et qu'elle allait continuer à exister.

Mario Bulloni

Ecole de parapente : Ledeltaplane

Il a passé son brevet d'instructeur en 1983 puis a repris l'école d'Etienne Chavanne. En 1991, Jack Frund l'a épaulé puis en 1994, Nicolas Tatti a repris le flambeau. Transmettre une passion et rendre service au Club VLI ont été ses motivations.

Il a instruit environ 160 élèves durant sa carrière d'instructeur. Ses premiers élèves ont été Vincent Rebetez et Jean-Marc Soldati. Son dernier a été Béat Howald. Un de ses souvenirs a été le premier grand vol d'un de ses élèves qui, après avoir décollé, s'est retrouvé directement dans un thermique 300 mètres au-dessus du déco. Il a tellement eu peur qu'il n'a plus jamais volé de sa vie. Mais l'attrait du vol fait qu'il s'est reconverti au vol moteur et a passé son brevet de pilote d'hélicoptère.

Alexandre Constantin et Arnaud Hirschi



Les élèves du Fred, ici en pleine pente-école à Boécourt.

Les Cracoucasses

Depuis quelques mois, il semblerait qu'un groupe de djeuns du Club fassent jaser sur la toile. Ils se nomment les Cracoucasses, nom initié du plus grand de tous les Cracous : Pierre Arn, qui a toujours l'expression pour faire rire c't'équipe. C'est un groupe de 14 membres pas pour un sou homogène, avec de tout jeunes pioupious comme de plus vieux corbeaux. La plupart ont réalisé leur brevet à peu près au même moment (ça aide pour créer des liens).

Ce qui les rassemble ?

Les grillades pour célébrer les petites victoires de chacun (50 km, 100 km, premier 4000, premier *top landing*, premier pipi en pampers...) **mais surtout, leur plaisir de voler**, que ce soit pour un *soaring* Boec', un « magic Montgremay » au coucher de soleil, un vieux plouf à Merve ou encore un cross sur nos belles crêtes jurassiennes.

Quand a débuté l'histoire des Cracous ?

C'était durant un week-end aux Diablerets. L'Arnaud, qui y a travaillé pendant six mois, a invité toute son équipe de potes parapentistes pour un gros week-end parapente. Au programme : vols au-dessus du Glacier 3000, ploufs du matin, vols du soir... Mais c'était sans compter sur la météo, qui n'a vraiment pas été des plus clémentes ce week-end-là. Scotchés au sol, il a donc fallu trouver une occupation pour cette colonie de vacances. Et vite ! Comme par hasard, ce même week-end se déroulait la fameuse soirée **FUN FLASH FLUO des Diablerets**. L'équipe s'est donc dégoté des habits des années 80, a lancé une grillade dans le poêle central du chalet pour la couche de fond et a filé à cette soirée aux effluves de Surf (alcool des Diablerets) et au thème musical des années 80. À partir de ce moment-là, et pour des raisons légales, ce qui se déroula lors de cette soirée restera **un secret de Cracous**. Mais ce qui est sûr, c'est que cette soirée lança **le début du groupe Cracoucasses** (groupe qui s'entendait déjà particulièrement bien auparavant grâce aux after Pub Fiction, Plouf, Bétrisey, Cavallaria...).



Le logo des Cracoucasses conçu par Linsey, dans lequel on devine le joli minois du Pierre Arn, leur mentor.

Mais c'est les p'tits d'chez qui ? Présentation simple et efficace.



**Arnaud
Hirschi**

Alias **le Nau'**, est un poulet qui n'a jamais peur de perdre quelques plumes (ou les ligaments croisés) lors de soirées bien arrosées. Le Nau, c'est aussi et surtout un super pilote qui a son brevet depuis trois ans et qui n'a jamais craint de sortir de sa zone de confort. C'est d'ailleurs ce qui lui vaut ses derniers plus beaux vols (barre des 100 km passée, plus de 6 h de vol). Ce qui prouve bien que le Nau, il tient en longueur !

En tant que grand Cracou du groupe, il en a des tonnes, des anecdotes. Mais sa préférée, c'est celle de **son vol de pleine lune** avec le Quentin Fleury. Il explique :

« Un soir, à 1 h du matin, on se retrouve avec le Quentin à l'atterro de Boécourt et on se décide à faire les

choses bien : on pose deux lampes torches sur la piste d'atterrissage et on prend même la peine d'appeler la Rega pour leur annoncer notre petit projet. On nous annonce que c'est en ordre, et qu'il faudra juste rappeler lorsqu'on aura atterri pour leur assurer que tout va bien. On prend donc la route en direction du déco, sauf que là... Boum ! On tape dans un chevreuil. Nom de bleu ! Bon, le temps que le garde-chasse débarque, il s'est déroulé une heure et quelque et le temps d'arriver au déco, la brume s'était levée. On ne voyait pas bien la cime des arbres mais... ça a joué ! Heureusement, les lampes torches posées à l'atterro ne s'étaient pas éteintes avec notre petit contre-temps. On a donc pu atterrir tout nickel à 3 h du matin ». Et du côté de la Rega? C'était en ordre !



Diego Menozzi

Alias **le Dieguito**, a dépassé la barre critique des 25. Le parapente, ça faisait partie d'un de ses trois rêves d'ado : obtenir son brevet, avoir un van, et se faire un tattoo. Aujourd'hui, toutes les cases sont cochées !

Son anecdote de Cracou ? Lors du Plouf à Vercorin il y a trois ans, le Dieguito se décide à partir en cross avec son acolyte Hirschi en direction du barrage de Moiry. Seul petit bémol : à l'époque, le Dieguito oublie qu'il y a le facteur pipi qui doit être pris en compte. Au bout de 45 minutes de vol, avec l'effet du stress et sans être muni de sa capote (qu'il n'oublie plus depuis), le cracou prend des décisions pas top et finit par couler au Bec de Bosson, dans la rocaille. Pas de bobos, ni rien. Mais pas de réseau non plus : son équipe de suiveurs, comprenant la Nadia, le Laurent McMahon, la Sarah et sa nana la Marie sont inquiets d'avoir perdu sa trace gps. Mais qu'est-il arrivé au poulet? Trois heures plus tard, alors qu'arrive gentiment l'heure de la dernière cabine au Crêt-du-Midi, le Dieguito débarque en courant à moitié avec son sac, tout sourire, à la limite de se fendre la gueule. « Bah quoi? Pile à l'heure pour la dernière cabine! » Ah... ce soir-là, ça a chauffé dans le ménage «Schindozzi» ! Alors que la Marie imaginait déjà devoir appeler la Rega, le Diego, lui, se dorait la pilule au Bec en buvant un petit coca 3 dl, ne s'imaginant pas que toute une équipe de Cracoucasses essayait de le joindre depuis plusieurs heures.



Julien Gogniat

Alias **Juliano**, ou **David Gogniat**, est la plus vieille corneille des Cracoucasses. En l'air, vous le reconnaîtrez parmi mille: souvent le premier à décoller, ce dernier imite les siens en gueulant le bruit du corbeau lorsqu'il passe devant ses potes qui sont encore au déco. Le Julien est plein d'anecdotes, certaines avec bobos, d'autres sans.

Mais celle qui l'a fait le plus marrer, c'est lors de la fameuse soirée aux Diablerets, la FUN FLASH FLUO. Ce soir-là, les Cracoucasses se divisent : certains rentrent déjà se pieuter au chalet, tandis que l'Arnaud et le Julien restent à la soirée pour faire leur parade aux jeunes tourterelles de la fête (parades qui ne se sont pas avérées très concluantes pour ces deux pauvres vieux...). Rentrant au chalet, le Julien regarde les vidéos de la soirée envoyées par le reste du groupe. Là, une photo de la Lauréline prise quelques heures plus tôt attire l'attention du Julien : elle est assise sur un Manitou qui semble être en marche (une machine de chantier). Sans une ni deux, le Julien file réveiller la Lauré qui pionce profondément pour lui demander où se trouve la clef de ce fameux Manitou. Et voilà que quelques minutes plus tard, avec son acolyte Hirschi, le Julien se retrouve à faire des *drifts* avec le bolide de chantier, vidéo caméra surveillance du Glacier 3000 à l'appui. Même qu'ils ont fait lever les roues du bouzin! «On a fait un coup les cons, on était contents, puis on est repartis se pieuter.» Bref, un samedi soir normal aux Diablerets, quoi !



Quentin Fleury

Alias **le Q**, est un jeune escargot qui s'est expatrié au canton du Valais car il en avait marre de ne pas pouvoir rentrer du boulot en parapente. Sa solution ? Bosser au

Tipi de Thyon. Comme ça, si vraiment il fait trop moche, c'est descente à vélo, pis sinon, c'est petit plouf (ou magnifique *soaring*) jusqu'à son appart à Veysonnaz. **Son anecdote ?** Alors que la bise soufflait depuis un mois l'année passée, une équipe de parapentistes se font tout de même un magnifique vol depuis Courfaivre jusqu'à la plage de Bienne. Tous, sauf le Q, qui n'avait pas anticipé que le vent d'ouest était en train de forcer sur la ville de Bienne. Alors que le gaillard voulait venir atterrir et qu'il faisait les oreilles pour descendre car ce dernier se trouvait encore trop haut, c'est en arrivant à 500 m/sol qu'il se rend compte qu'il n'avance plus. Mais donc... vraiment plus ! Alors, déjà trop bas pour atteindre la zone industrielle, le Quentin se doit d'atterrir dans la ville. Sur un parking. Entre les voitures. Mais ça a joué ! Plus de peur que de mal !



**Lauréline
Humair**

Alias **la Lauré (ou Popéline)**, est une toute jeune fille de 30 ans (voire 25, quand elle répond trop rapidement à la question). C'te jeune poule d'eau en a une **belle d'anecdote** : lors du Plouf Festival à Vercorin de cette année.

Alors qu'une partie de la délégation jurassienne reste sur le festival, d'autres filent à Zinal : une première pour la Lauré ! L'équipe s'installe au déco de la Combe Durant (sur la gauche en arrivant depuis Sorebois) avec un groupe de parapentistes spectateurs, contents d'observer ces jeunes fusibles. La Lauré, toute concentrée et avec une superbe préparation, commence son face voile. La Hook monte, tout se passe bien... Jusqu'à ce qu'un caillou décide de venir se mettre pile sous le pied de la jeune fille. Ni une ni deux, la Lauré se retrouve sur son airbag, tout emmêlée dans ses suspentes. La scène déclenche un fou rire de Cracoucasses, dont les jeunes oiseaux ont du mal à se remettre. Un des pilotes externes, observateurs de la scène, pris de pitié pour la Lauré, lui vient en aide avant de lui lancer un magistral «*Concentre-toi maint'nant !*» lors de sa tentative de deuxième décollage. Deuxième décollage recouvert encore par le rire des poules qui n'en revenaient pas d'avoir vu la Lauré les quatre fers en l'air quelques minutes auparavant.



**Laurent
Heiniger**

Alias **le Laurent**, est un Cracou discret et difficile à trouver, mais très facilement reconnaissable sur les décos à sa dégaine de tout vieux Cracoucasse : il porte son éternel casque full protection ! Toujours disponible et là pour fournir les grillades (c'est que le gaillard est boucher, pour information), ce kiwi est d'un serviable qu'on lui adore tous. **Son petit plaisir à lui ?** Voler à Mürren, parce que la vue est bien différente de celles qu'on peut retrouver au Jura. N'ayant pas beaucoup de temps pour voler ces derniers mois, le Laurent s'en va généralement à Charmey ou sur des sites dotés de remontées mécaniques pour enchaîner les vols en une journée ou un week-end.



**Laurent
Mahon**

Alias **le McMahon**, est à fond investi dans son entreprise, mais ce très beau gypaète n'hésite pas à profiter des rayons de soleil et des bonnes journées thermiques pour laisser de côté les affaires le temps d'un après-midi, et ça donne envie à pas mal de Cracoucasses de venir bosser pour lui pour cette raison-même ! Ce gypaète est un vrai *biker*, et il s'y connaît en *flow* avec son vélo de descente. Sa devise ! «*Avec le vélo, pas besoin de faire de météo !* » **Son histoire de Cracoucasse, c'est celle d'un vol de nuit à Charmey** (décidemment, de vrais oiseaux de nuits ces d'jeuns !). «*Après plusieurs vols en compagnie des locaux, on décide d'accepter le défi de ces derniers lorsqu'ils nous demandent si on souhaite les accompagner pour un dernier vol de nuit. Avec Sarah et Nadia, nous voilà donc dans la cabine en direction du décollage. Arrivés au sommet, Nadia*

décide humblement de ne pas voler, trouvant cela un peu risqué. Pas grave: avec Sarah, on se lance dans les airs sans réfléchir, avec pour seule lumière celles des étoiles, le crépuscule désormais presque atteint et la neige qui brillait au sol. Je me suis retrouvé en plein vol avec cette sensation mêlée d'adrénaline et de questionnements. En l'air, nous n'y voyions pas grand-chose, si ce n'est le village de Charmey comme unique référence. Heureusement, tout s'est bien passé même si mon atterrissage s'est fait dans l'obscurité presque totale. Une fois au sol, j'ai pu sortir mon téléphone et éclairer Sarah qui a aussi pu atterrir sans soucis. Plus de peur que de mal, mais quel souvenir ! Une belle leçon aussi: l'aventure, c'est chouette, mais la préparation, c'est encore mieux. »



**Linsey
Jeambrun**

Alias **la Lin's**, est une jeune fliquette de 28 ans, qui travaille d'ailleurs dans un poulailier. C'est grâce (ou à cause) de son fatr, le Fabien, qu'elle tombe amoureuse du parapente. À 12 ans, elle fait son premier vol en biplace avec le Fred Lovis, à Boécourt. Ce jour-là, elle se fait la promesse de passer un jour son brevet. Elle réalisera ce rêve le 25 mai 2023, après 2 ans de formation et quelques grosses frayeurs (bah oui, c'est bien la fille de son père). Ah oui, il faut dire aussi qu'elle a initié le Tom Glider à ce magnifique sport ! Il a tellement croché, que la Lins' s'amuse à lui demander : « Si tu devais choisir entre le parapente et moi, tu choisirais quoi ? » Question à laquelle le Tom Glider reste souvent sans réponse... **Son anecdote ?** En 2022, encore en formation, la petite poule se rendait à Chasseral pour un vol avec Zorro. Pour ne pas avoir d'ennuis avec la FSVL, nous nous abstiendrons de donner certains détails de l'histoire et en venons directement aux faits. Un gros nuage se referme malencontreusement sur la Lin's qui venait de décoller après avoir entendu une voix suisse-allemande retentir dans la radio jaune et noire : « C'est nickel ! » Sans boussole ni vario, elle tente de garder un cap invisible. Sous sa petite Alpha 6, c'est 5 minutes et 53 secondes plus tard (preuve à l'appui), qu'elle aperçoit à nouveau le sol en jurant de beaux noms d'oiseaux. Tout s'est bien terminé, mais cette frayeur lui a tout de même valu une pause de six mois sans vol.



**Lucas
Lometti**

Alias **le Lucas**, est un jeune Cracoucasse dont le parapente faisait partie d'un rêve de gosse. Après un biplace avec le Pierre au Raimeux puis un autre avec le Raph Seuret à Verbier, le petit poulet se lance dans son brevet à Sonchaux. Dès l'obtention de son brevet, l'envie de voler sur ses terres d'origines l'animent. Il rencontre une partie des Cracoucasses sur le déco de Mervelier ou encore à une grillade au Delta et au fur et à mesure, le voilà Cracoucasse attiré ! Même s'il a dû troquer le lac contre les champs agricoles du Jura, le Lucas est ravi de voler dans la région. **Son anecdote ?** Il semblerait qu'à ses débuts des vols au Jura, le Lucas détenait le record du VLJ des atterros au Totem, à Courfaivre. Mais bon, à cette période, un vol était considéré comme réussi dès lors que la ligne électrique était franchie ! Heureusement, aujourd'hui, avec le temps et l'expérience, ses atterros ont pu se rapprocher du Delta et de son frigo rempli de bières.



**Marie
Schindelholz**

Alias **la Ma**, est une jeune poule de la vingtaine (elle en a bientôt 25 mais... évitez de lui en parler, c'est tabou). C'est son Don Juan Dieguito qui l'a initié au vol libre lors d'une initiation de parapente avec l'école du Fred Lovis il y a plus de trois ans. **Une anecdote de Cracou ?** Lors de la sortie du Club à Cavallaria en 2024, la jeune nana se lance dans un petit cross en direction du barrage. Elle fait les plafts, «emmerde» pour toujours aller plus loin, jusqu'à carrément ne plus pouvoir revenir jusqu'à l'atterro officiel. Elle fait donc un atterro à la X-Alps, comme elle appelle, entre deux trois arbres, des immeubles, bref... Y fallait vraiment bien se concentrer

pour pas fixer les obstacles ! Fièvre d'avoir fait son premier vachage, la nénette demande poliment qu'on revienne la chercher, certaine d'avoir ploufé au moins à 20 minutes des autres. La Nadia, tout sourire, arrive alors quelques minutes plus tard, se fendant la gueule, avant d'annoncer à la Marie : « *J'ai en tout cas roulé une minute depuis l'atterrissage officiel !* » La pioupiou, bouche bée, s'est rendu compte à cet instant de ses petits soucis en géographie : elle avait posé à même pas 2 kilomètres de l'atterro officiel... Bon, l'important, c'est que ça en aura fait rire quelques-uns de ces parapentistes !



**Michaël
Rollat**

Alias **le Micha**, est un Cracou sage. **Son truc à raconter**, c'est un vol qui s'est déroulé l'année passée lors du Chant du Gros. Le garçon a décollé de Montoz Sud, pris quelques thermiques puis s'est taillé direction Mont-Crosin avec un survol des éoliennes. Le Cracou a ensuite continué en direction de Saint-Imier puis a pris la décision de s'en aller direction les Franches-Montagnes. Arrivé au Noirmont et voyant qu'il n'arriverait pas à repartir dans la vallée, le Micha a posé au camping du ChanDu, où la Marie, le Lucas pis le Diego l'attendaient avec une bonne bière fraîche. Et pour terminer ce premier cross en beauté, le Micha a pu trouver un billet et assister au festoche. Quoi de mieux ?



**Nadia
Chèvre**

Alias **la Nad'**, est une chouca de Cornol qui adore voler. Son unique frein? La vieille Choupette, son petit chien qui commence à prendre de l'âge. Eh oui, pire qu'un

gosse : ça nécessite de trouver une *babysitter* le temps d'un vol du soir, ou de pas faire trop tard au Pub Fiction parce qu'il faut la sortir faire son pipi, la Choupette ! En parlant pipi... Pas de quoi s'affoler si vous partez voler avec la Nad' et qu'elle disparaît une dizaine de fois avant de décoller : elle a des petits soucis de vessie. Selon les rumeurs, la Nad connaît tous les arrêts d'autoroutes de Suisse. Et même que dorénavant, elle aurait ses petits préférés ! **Quelque chose à savoir à son sujet ?** La Nad', elle fait partie de ces forces tranquilles, ce qui fait qu'elle n'a pas vraiment de gros accrochages ou de conneries à son palmarès parapente. Mais il lui en est tout de même arrivé une belle, d'aventure ! Il y a quelques années, peu après l'obtention de son brevet, la Nad' s'est fait voler son parapente dans le coffre de sa voiture. Comme cette histoire est parue dans une *Plume* précédente, nous n'allons pas plus développer ici. Mais vous pouvez sans autre lui en causer au prochain atterro autour d'une bière !



**Sarah
Mathey**

Alias **la Sarah**, est une rideuse, une vraie. Elle n'hésite pas à faire la parade à son beau gypaète, le McMahon, pour gratter quelques après-midis de congés pour profiter d'aller enrouter ! **Elle en a une belle d'histoire à vous raconter, son «touch and PAF !» à Zinal.** Lors de la Bétrisey Reine Cup de Zinal, la Sarah, voyant tous ces parapentistes faire des *touch and go*, a envie d'essayer à son tour. N'ayant pas analysé la situation plus que ça, la Sarah se dirige tout droit vers une petite crête qui lui semble idéale pour son premier *touch*. En se rapprochant, la nénette remarque qu'elle arrive très vite et que le *touch* ne va probablement pas fonctionner, au vu de sa perte de hauteur rapide. Ne pouvant plus éviter la crête, la Sarah fait bras haut et... PAF! Les skis finissent droit dans un sapin qui ressortait de cette belle poudreuse. S'ensuit une scène assez mythique de la Sarah qui tente de se sortir de ces beaux draps en faisant des roulés-boulés, manœuvres la saucissonnant encore plus dans ses suspentes. On aurait droit dit un rôti à cuire ! Heureusement, après 1 h 30 de tentatives pour se sortir de ce pétrin, la Sarah en rigole aujourd'hui car elle n'a eu aucun bobo. Le seul qui a peut-être eu un peu mal, c'est probablement son ego.



Tom Racordon

Alias **l'éternel insatisfait de son matos**, ou **le Tom Glider**. Ce grand garçon est le Cracou le plus sportif de l'équipe. La preuve, il a gagné la JuraAirTour cette année, alors qu'il partait sans grande ambition ! Mais alors... Pourquoi l'éternel insatisfait ? Eh bien tentez voir : parlez-lui d'une nouveauté au niveau du matos. Vous ne serez aucunement étonné de le voir voler avec la semaine d'après, aidé par son coéquipier d'achat le Waibeli. En contrepartie, demandez-lui s'il a une bonne occas' pour vous sous son aile : il va afficher son grand sourire de Tom Glider et vous présenter toute sa panoplie de sacs, de sellettes et de diverses voiles qu'il entropose dans son appart à Courtételle, qu'il partage avec sa dulcinée Linsey.

Vous l'aurez compris

Les Cracoucasses, c'est vraiment des profils différents. Entre ceux qui se donnent des objectifs de bi-place, ceux qui sont au taquet pour le cross et ceux qui volent quand ils ont le temps, les niveaux sont différents. Et **c'est ce qui rend ce groupe si atypique et dynamique !** Les plus expérimentés sont toujours de bon conseil et plein de bienveillance pour les plus jeunes pioupious qui souhaitent s'améliorer en thermique, en acro ou encore en cross. Avoir un groupe de la sorte, qui pousse chacune et chacun à s'améliorer sans aucun jugement, à voler dès que possible et à se regrouper même lorsque ça ne vole pas, c'est un sacré cadeau !

Parce que certains Cracoucasses le disent honnêtement: sans ce groupe de djeuns, certains auraient peut-être abandonné le parapente, par manque de contacts et de motivations ou par peur de se joindre à des parapentistes déjà bien plus expérimentés (qui peuvent parfois impressionner les nanas sur les décors avec leurs sondes pipis).

Marie Schindelholz



La team des Cracoucasses presque au complet, lors du Plouf Festival à Vercorin en août 2024.

Les Cracoucasses en images





Pierre Arn, l'homme incontournable !

C'est avec un immense plaisir et une grande admiration que j'ai eu l'occasion d'interviewer l'un des personnages les plus emblématiques de notre Club : Pierre Arn, ou plus communément appelé Le Pierre. Tel est son sobriquet. Pour moi, Pierre est une véritable légende vivante, non seulement pour ses exploits dans le domaine du vol libre, mais aussi pour son charisme et sa passion inébranlable pour notre discipline. Sa richesse d'expérience et son vocabulaire unique apportent une dimension particulière à notre Club. Dans cet article, je vous invite à découvrir ses récits et ses réflexions sur l'évolution de notre sport, en commençant par un lexique de ses expressions favorites, reprises dans des archives de *La Plume* ou entendues sur des décos :

« **Aller ploter les vaches** » : expression signifiant aller traire les vaches.

« **Assommer la pédale des gaz** » : expression qui pourrait coûter cher dans un contrôle radar.

« **Biroute** » : nom féminin, désignant une manche à air.

« **Benne à cochon** » : nom féminin, désignant un télésiège précaire.

« **Cracoucasse** » : désignant un/une volatile.

« **Esclaffes bouses** » : nom pluriel, désignant chaussures, godasses, etc.

« **Galoutcheuse** » : nom féminin, désignant un parapente.

« **Se gaufrer** » : verbe, se prendre une gamelle, se ramasser, se planter.

« **Gougophonie** » : nom féminin, désignant une radio.

« **G0** » (gé zéro) : expression signifiant à vitesse max.

« **Laisser pisser le merlot** » : expression signifiant laisser aller.

« **Polyphosphate** » : nom masculin, désignant un cervelas.

« **Schleppeuse** » : nom féminin, désignant un treuil.

« **Tcheuiber** » : verbe, désignant l'action de se faire secouer en situation de vol. Après le vol, on le conjugue ainsi : « ça tcheuibait ! ».

« **Télérobert** » : nom masculin, désignant une remonte mécanique tel qu'un archet ou assiette.

« **Tractosaure** » : nom masculin, désignant un grand véhicule 4x4 pouvant transporter des deltas.

« **Voll gas** » : expression se traduisant par « en avant plein gaz, plein tube ».

« **Volatile** » : désignant un guigampfeur/une guigampfeuse.

« **Vaisseau spatial** » : nom masculin, donné parfois par le Pierre à sa Toyota d'époque.



Peux-tu nous raconter comment tu as découvert le parapente et le delta ?

En 1986, je pratiquais beaucoup la haute montagne : peau de phoque en hiver, escalade en été. Souvent avec mon pote « l'angoisse » Claude Röthlisberger. Un jour, il m'a dit qu'on pouvait descendre les montagnes sans se fatiguer les genoux avec de nouveaux engins. À l'époque, c'étaient des parachutes de saut modifiées. En novembre 1986, à l'ouverture des pistes à Verbier, je me suis lancé. Des gens volaient déjà dans la région.

En 1990 j'ai également fait le brevet de delta. J'ai tout de suite croché et j'ai immédiatement ralenti mon activité en parapente. J'ai effectué 650 vols en delta avant de revenir au parapente. Avec du matos qui évoluait et s'améliorait considérablement, mon goût pour la montagne et l'alpinisme, je suis revenu sur le parapente.

Quels souvenirs gardes-tu de tes premiers vols ?

En parapente, ça a été une sensation de liberté totale, quand ça m'a arraché les pieds du plancher des vaches, suspendu à 50 mètres, c'était incroyable ! Le sourire plus loin que derrière les oreilles, c'était fou : une sensation nouvelle.

En delta, je connaissais déjà la sensation de vol. Le *feeling* en vol était assez naturel, mais tourner le premier thermique n'était pas si évident. En revanche, la mécanique de vol, la position couchée et la vitesse m'ont fait me sentir comme un vrai oiseau. L'angle de braquage est plus grand, et de ce fait les voltes plus grandes. C'était plus compliqué et plus technique de faire un atterrissage précis et sur les deux pieds. Ce n'était pas si simple de gérer l'arrondi final.

Tu es membre du Club depuis de nombreuses années. Comment as-tu vu le Club évoluer depuis ses débuts ?

Membre depuis quasiment 37 ans, avec Giovanni Rizzotti et Raphaël Gassmann, nous étions les premiers parapentistes acceptés au Club. Les choses qui ont beaucoup changé et se sont nettement améliorées sont le matériel et la formation. La camaraderie à l'époque était plus impliquée dans le bénévolat du Club au niveau manuel particulièrement. Pour ce qui est de l'entretien plus technique, il y a un peu une érosion. Ça devient très difficile de trouver des gens motivés à nous aider pour les tâches manuelles. Nous avons vraiment besoin de relève et j'en profite pour faire un appel à tous nos membres qui se sentent à même d'apporter leur aide.



Jamais sans ses Birkenstock.

Comment les équipements de parapente et de delta ont-ils évolué au fil des ans ?

L'homogénéité des gonflages. Même avec l'allongement des voiles qui a toujours tendance à augmenter avec les années, ça gonfle super bien. À l'époque, c'était une catastrophe de gonfler une voile. Il fallait mettre les watts pour partir ! Dans l'ensemble, on voit que les ailes sont plus faciles à décoller aujourd'hui. Typiquement la mienne, c'est du beurre à décoller. Les parapentes sont également beaucoup plus solides et résistants aux fermetures. Même dans des aérologies fortes, la voile reste tendue avec un bon pilotage.

Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

Dans les premiers vols, j'ai eu des sensations incroyables à un Open de Fiesch en 1988, avec des voiles de finesses 4. Équipé de mon seul altimètre à aiguille, je



La fameuse veste fluo dont seuls les intimes connaissent la provenance.

me suis retrouvé « satellisé » à 4550 mètres d'altitude et ce, grâce à un seul thermique. C'était la première fois que je montais si haut en décollant à 2000 mètres. Tout ça avec une voile d'époque, il faut s'imaginer les conditions ! Depuis, il y a eu tellement d'autres vols typiquement en paralpinisme comme le Grand Combin ou la cabane Bertol, où le gardien m'a dit que j'étais le premier à ouvrir le site.

As-tu vécu des moments particulièrement difficiles ou des défis notables lors de tes vols ?

À l'époque, la finesse était un obstacle majeur. Parfois ça passait, parfois ça ne passait pas. À chaque

fois qu'on décollait sur des décollages « limites », on n'était pas rassurés. On y allait quand même mais on a eu quelques nichages.

Tu es souvent décrit comme une légende du Club. Qu'est-ce qui te motive à continuer de voler et de partager ta passion ?

Pour moi, c'est le côté proximité avec la nature, la liberté, l'oubli des soucis quotidiens. Je suis comme un coq en pâte, être en l'air c'est quelque chose de magique. Se faire porter par un matériel si incroyable : des suspentes si fines, des voiles si légères, c'est magique ! Chaque fois que j'ai l'occasion d'y aller, j'y vais. La motivation reste intacte.

Quels conseils donnerais-tu aux jeunes pilotes qui commencent aujourd'hui ?

J'invite toute personne qui débute à poser des questions aux pratiquants plus expérimentés. J'essaie de toujours expliquer mes connaissances et les spécificités des sites aux gens que je croise et qui ne connaissent pas les sites. Il faut communiquer et cela permet ainsi de minimiser les risques. On est là pour aider les autres à éviter les problèmes, éviter les accidents. Il faut pratiquer dans des conditions optimales et c'est en forgeant qu'on devient forgeron.

Comment vois-tu l'évolution du parapente dans les prochaines années ?

J'espère que ça se passe bien, évidemment. J'espère voir encore de l'évolution dans le matériel et, qui sait, un jour on atteindra les finesesses des planeurs. Gagner en vitesse également ? Tout ceci pour autant que ça ne soit pas au détriment de la sécurité. Il faudrait aussi conserver la mobilité et la simplicité dans la logistique avec du matériel qui reste peu encombrant. C'est un peu un rêve mais qui sait ? J'aimerais également qu'on garde nos libertés et qu'il n'y ait pas de plus en plus d'interdits et de réglementation. Ça doit rester simple et pas nous casser les pieds.

Pour le Club, j'espère que la belle histoire continue et que le 50^e se passera bien. Partager un bon moment avec tous nos membres et nos amis en faisant ce qu'on aime tous tant !

Propos recueillis par Julien Gogniat



Pierre a su enflammer le dancefloor à Cavallaria.



Il est aussi le spécialiste du treuil.



Pierre, Gürkan et Fabien, toujours en pleine forme, ici lors d'un hike & fly au Buement.



Toujours présent quand on parle de saucisse !

