

La PLUME



Des nouvelles fraîches du VLJ

Retour sur les derniers événements en date
Rencontres et interviews incontournables

Sommaire

Éditorial de Lionel Socchi (président du VLJ) : il faut des forces vives !	3
Reflets de l'AG à Champoz : trois présidents d'honneur nommés	4
Une nouvelle caissière au VLJ : bienvenue à Sabine Brosy !	5
Sortie du VLJ à Cavallaria : dans la tradition et la bonne humeur	6
2 ^e édition de la JuraAirTour : un sprint sur un seul jour !	9
Dans la course avec Manon Bonnet : une toute belle victoire !	12
Immersion chez les Jeambrun : tout est question de passion	14
Réparation de la balise de Courfaivre : une opération commando	18
Les bons mots de notre Pimpin : il ne vole pas mais c'est une sacrée figure	21
Distribution des bouteilles aux propriétaires de terrains : MERCI !	24
Diego et Arnaud en quête de brevet biplace : l'aventure a plutôt bien commencé	27
Julien Hoffmeyer : pilote de parapente et de planeur	29
L'interview vérité : tous les secrets de Fabio Viola	34

Impressum

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

Impression : Martial "Matou" Geiser

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

Damien Charmillot

Alexandre Constantin

Valérie Groux

Arnaud Hirschi

Laurent Petermann

Nicole Siekmann

Lionel Socchi (président Club Vol Libre Jura, VLJ)

Tirage : 100 exemplaires. Numéro supplémentaire disponible au prix unitaire de CHF 10.- (y.c. frais d'envoi).

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

Agenda

- **Samedi 30 et dimanche 31 août 2025**
50 ans Club Albatros Neuchâtel et Vol Libre Chasseral, à Chézard Saint-Martin. Tous les renseignements sur www.clubalbatros.ch.
- **Du samedi 23 au lundi 25 août 2025**
Fête du village de Courroux. Stand tenu par le VLJ. D'autres informations suivront en temps voulu pour les futurs bénévoles.
- **Samedi 18 octobre 2025**
Journée de clôture du VLJ.
D'autres informations suivront en temps voulu.
- **Samedi 7 février 2026**
Assemblée générale du VLJ.
D'autres informations suivront en temps voulu.
- **Du jeudi 14 au dimanche 17 mai 2026**
Sortie du VLJ à Cavallaria.
D'autres informations suivront en temps voulu.
- **Également en 2026**
3^e édition de la JuraAirTour (dates à fixer).
Graitricks (dates à fixer).

Éditorial: Les responsabilités, ce gros mot qui fait fuir...

Ah, les responsabilités... Rien que de le dire, on voit déjà certains faire un pas en arrière. Et pourtant, il faut bien qu'on en parle. Promis, ce n'est pas pour vous faire peur. Mais juste pour rappeler un truc tout simple : sans quelques personnes prêtes à s'investir un peu, un club comme le nôtre ne peut pas continuer à fonctionner longtemps.

Le VLJ tourne encore bien grâce à une poignée de bénévoles du comité, fidèles au poste depuis un bon moment. Des gens qui ont donné de leur temps, de leur énergie, de leur passion... mais qui - il faut le dire - commencent doucement à penser à passer la main.

On a des membres, on a du monde qui vient voler, donner un coup de main de temps en temps - et c'est super. Ce qui coince un peu, c'est dès qu'on parle de s'engager vraiment, de prendre un petit bout de responsabilité. Là, hop, les regards se baissent, les chaussures deviennent soudain très intéressantes. À la dernière AG, on a lancé un appel pour renforcer le comité. Silence radio. Bon, on a quand même eu une bonne surprise avec une nouvelle recrue et on l'en remercie. Mais il en faudrait plus. Et je vous comprends, franchement. Quand on parle de « prendre une fonction », on imagine tout de suite des réunions interminables, des mails tous les jours, des histoires de clôtures arrachées, de parkings sauvages ou de décos à débroussailler pour la cinquième fois de l'année. Mais soyons clairs : ce n'est pas ça qu'on attend. Ce qu'il faut, ce sont surtout des gens qui ont envie de participer, de comprendre un peu comment ça fonctionne, de filer un coup de main là où ils se sentent utiles.



On peut adapter les postes, partager les rôles, créer des binômes ou des équipes. On peut même imaginer des missions ponctuelles. Le comité, ce n'est pas un siège à vie. C'est une équipe et on peut construire une façon de fonctionner plus souple. Il suffit d'un peu de bonne volonté. Et si tu es de la jeune génération - ou que tu te sens encore jeune -, c'est pile le moment de venir. Le club a besoin d'un peu de renouveau, d'idées fraîches, de gens prêts à reprendre le flambeau, tranquillement, sans pression.

Alors voilà. La prochaine fois que tu entends le mot « comité », essaie de ne pas fuir, viens discuter. Sans engagement. Juste pour voir. Parce qu'un club, ce n'est pas un service automatique où tout est pris en charge. Et si on veut que ça continue de voler, il faut parfois poser les pieds au sol... et donner un petit coup de main. Allez, à bientôt dans les airs - et qui sait, peut-être aussi autour d'une table avec les autres motivés du comité.

Bonne suite de saison !

Lionel Socchi, président du VLJ



Dans les coulisses de l'AG de Champoz

Trois anciens, et pas des moindres, à l'honneur !

La 50^e assemblée générale du VLJ s'est tenue le 1^{er} février dernier sur les hauteurs de Champoz. En fin de partie statutaire, Simon Brancucci a été remercié pour ses quinze années de comité en qualité de responsable des sites. Trois anciens présidents (Pierre Liechti, Fritz Leuenberger et Philippe Zahno (13 ans de présidence à eux trois !)) ont été nommés présidents d'honneur du VLJ.

Dans la vie, il y a des événements marquants, certains plus que d'autres ! Des dates que l'on n'oublie tout simplement pas. Celle du samedi 1^{er} février 2025 fait incontestablement partie de ces hauts faits, qui s'écrivent en lettres d'or dans l'histoire d'un club, le nôtre en l'occurrence.

Samedi soir 1^{er} février donc, à Champoz : c'est là que se tient la 50^e assemblée générale du VLJ. Elle est menée tambour battant par le maître de cérémonie Lionel Socchi, notre président dévoué. Dans son rapport annuel, il revient sur l'exercice 2024. Hormis des conditions météorologiques parfois peu propices à la pratique de notre activité, l'année écoulée a été belle et riche en événements festifs. Ce fut celle du 50^e anniversaire du VLJ avec, comme point d'orgue, les festivités officielles du 5 octobre à Courroux. Un grand moment pour toutes et tous. Bravo à Virginie Aubry et à toute son équipe pour l'organisation de l'événement.

Une assemblée générale, c'est aussi l'occasion de remercier tous ces bénévoles qui s'investissent, souvent dans l'ombre, alors que d'autres s'envoient gaiement en l'air. Et dans ce domaine, Lionel Socchi en a profité pour remercier Simon

Brancucci, le responsable de l'entretien des sites. Il a rendu son tablier et ses outils. Cela valait bien quelques bouteilles pour quinze années de fidélité au VLJ.

Au chapitre des divers, trois anciens présidents ont été nommés présidents d'honneur, avec certificat à la clé. Ils méritaient bien cette récompense. Et ils étaient tous trois présents : à commencer par Pierre Liechti, membre fondateur du Delta-Club Jura et président de 1974 à 1977 ; puis Fritz Leuenberger, président du DCJ de 1987 à 1990 ; et enfin Philippe Zahno, président du DCJ de 1990 à 1992. Ce dernier est d'ailleurs à la base du changement de nom de notre club, qui est devenu Club de Vol Libre Jura en 1992, vu l'arrivée et le développement du parapente. Notre ancien deltiste, qui a évoqué quelques anecdotes au moment de prendre la parole (dont son dernier vol qui s'est terminé dans un arbre), a présidé aux destinées du VLJ de 1992 à 1997. *Last but not least*, Philippe Zahno a été le grand instigateur de *La Plume*, en septembre 1986. Bravo à lui : *La Plume* est toujours là.

S'agissant des membres d'honneur du VLJ, Pierre, Fritz et Philippe rejoignent ainsi Béa Métille (épouse de feu Philippe, ancien président décédé tragiquement en 2003), Dominique Flury Schwery (première femme deltiste de la société) et feu Gaston Marchand.

Daniel Bachmann



Valérie Groux (secrétaire du VLJ) et Lionel Socchi (président du VLJ) entourent Philippe Zahno, Pierre Liechti et Fritz Leuenberger. (photo db)

Sabine, un vent nouveau à la caisse du VLJ !

Lors de l'assemblée générale 2026, Matthieu Geiser tirera sa révérence après plusieurs années à gérer les finances du VLJ. Dès qu'il a annoncé son souhait de passer la main, le comité s'est activé pour identifier une personne capable de reprendre ce rôle si important pour le club. Très vite, un nom s'est imposé : Sabine Brosy. Et ce sera elle la nouvelle grande argentine du VLJ !

Même si elle est encore nouvelle parmi nous – brevetée depuis novembre 2023 et membre du club depuis le début de 2025 –, Sabine a attiré l'attention par son sérieux et son engagement.

Lors de l'AG de son admission, elle est directement approchée par Daniel, mandaté par le comité, pour lui proposer de reprendre la caisse dès 2026. Surprise mais flattée, elle accepte le défi avec humilité... et une bonne dose d'autodérision : « *Mon expérience en comptabilité est nulle* », plaisante-t-elle.

En réalité, elle travaille dans les sinistres complexes au sein d'une grande assurance à Berne et son bagage professionnel lui permettra sans aucun doute de s'en sortir haut la main.

Mais qui est Sabine ? Il faut remonter presque 20 ans en arrière, lorsqu'elle promenait ses enfants en poussette. Fascinée, elle observait les parapentistes en vol, émerveillée, rêveuse. Huit ans plus tard, elle goûte pour la première fois au ciel lors d'un vol biplace à Verbier.



Sabine, ici lors d'un vol à Boécourt avec l'école du Fred.



C'est une révélation ! Le rêve est lancé. Ce n'est que plus récemment, lorsque ses enfants deviennent autonomes, qu'Olivier, son compagnon, décide de l'inscrire à une initiation avec Fred.

Côté vols, Sabine n'a pas tardé à marquer son esprit. Son troisième vol, en particulier, restera gravé dans sa mémoire et la mienne. Ce jour-là, le vent se lève brusquement à Montmelon. Après deux tentatives où l'aile a fini dans les ronces, elle parvient avec notre aide à décoller... et là, c'est la surprise : ça monte, ça pompe littéralement des briques. Olivier (le mien) et moi, qui l'avons aidée au déco, la regardons filer, un brin inquiets : « *Elle doit avoir la trouille, là-haut...* »

Nous n'avons pas d'autre choix que de nous mettre également en l'air ! En s'approchant de l'atterrissage, on aperçoit son aile sur la barrière de la station électrique ! Mais on la retrouve peu après, tout sourire, à la Maison du Tourisme : « *J'ai trop kiffé* », lâche-t-elle, rayonnante.

Elle se souvient aussi avec émotion de son premier vol groupé à Boécourt. Voler avec d'autres élèves, ressentir cette dynamique collective, cette appartenance à la grande famille des parapentistes jurassiens, l'a profondément touchée. C'est ce qu'elle aime ici : le plaisir de voler ensemble, l'esprit d'équipe.

Sabine n'a pas de grand rêve lointain ou d'objectif de cross audacieux. Elle vit le moment présent, pleinement. Elle espère un jour pouvoir faire un vol jusqu'au Plateau. Mais en attendant, pendant ses pauses en télétravail, elle observe à la jumelle les voiles qui ont décollé à Boécourt ou à Courfaivre.

En 2026, elle prendra son envol dans une autre dimension du club : celle de la gestion financière. Et à en juger par son énergie et sa passion, le VLJ est entre de très bonnes mains.

Le VLJ célèbre des noces d'étain au Piémont !

Cela fait maintenant dix ans que nous découvrons le Piémont grâce à Fabio. En effet, c'est en 2016 que s'est tenue la première sortie du VLJ à Cavallaria. Depuis, ce périple chez nos amis transalpins est devenu une tradition incontournable, hormis, bien évidemment, deux années de Covid. Comme chaque année, le week-end prolongé de l'Ascension a été une réussite, tant sur le plan météo que du point de vue de la convivialité. Des températures estivales jusqu'à 30 degrés ont permis à certains courageux de tester la piscine ou la rivière du camping.

Cette année, la route menant aux décos intermédiaires et du haut, situé à 1446 mètres, était malheureusement fermée à cause d'un éboulement. Nous avons donc décollé depuis le déco du bas, nommé « Decollo delle Felci », à 920 mètres. Les plus sportifs ont gravi à pied le dénivelé de 1183 mètres jusqu'au déco du haut à la Cima Cavallaria, en partant de Calea, notre zone d'atterrissage.

Les conditions météorologiques étaient bonnes mais les thermiques plutôt modestes. Des thermiques qui ont tout de même permis à tous de profiter de beaux vols. Notre équipe de cross a une fois de plus brillé, parcourant plusieurs dizaines de kilomètres. Pour pimenter la sortie, Pierre-Yves a organisé une manche de compétition. Voici ses commentaires :

« Le point au-dessus d'Andrate (TP2) a été annulé à l'aller par Arnaud et le Jaune (deuxième), qui ne l'avaient pas bien compris. J'ai donc suivi directement vers le TP3 pour continuer la course, Arnaud le faisant au retour. J'étais en tête jusqu'au TP1, avec Arnaud à mes basques. Il m'a dépassé entre TP1 et Andrate (sous TP2) et est resté devant. J'ai franchi la ligne juste devant le Jaune, qui a manqué le goal pour moins d'un kilomètre (mauvais jugement du plané), puis Joris. Arnaud est arrivé ensuite, mais a fait TP2 entre TP3 et le goal : ce gosse est trop fort ! Damien et quelques autres ont également fait le TP3. Avec ceux qui ont posté leurs vols, le classement est : 1. Arnaud 2. Pierre-Yves 3. Joris 4. Adrien.



Apéro au bord du Lac d'Alice. (VG)



Lago d'Alice. (VG)

Plusieurs semblent motivés pour refaire à l'avenir ce genre de petites compétitions. Avec quelques explications supplémentaires sur l'utilisation des applications de vol, ça promet de belles rigolades. »

Pour ma part, je dois bien avouer que je ne comprends pas tout, mais j'ai saisi l'essentiel : il faut partir du déco, passer par les points 1, 2 et 3, avant de revenir à l'atterrissage. Le tour complet fait 53 km. Apparemment, Arnaud et le Jaune ont opté pour un parcours différent, allant au point 1, puis 3, avant de faire le point 2 en dernier.

Le TP1 se situe au-dessus du fameux barrage, le TP2 est au sommet et le TP3 est le « Grissini » (une tour en béton bien visible sur la moraine).

Cette année, nous étions 58 Jurassiens, libéristes et accompagnateurs, pour partager l'apéritif offert par le Club, suivi du dîner au bord du Lago d'Alice. Ce magnifique site, que certains survolent en direction du célèbre barrage (que je n'ai toujours pas vu !), nous a accueillis dans la plus pure tradition piémontaise : une cuisine délicieuse et généreuse. Autour de nous, des centaines de lucioles illuminaient les prés, créant une ambiance magique et féerique, un véritable moment hors du temps.

En bref

- Pierre est fier de nous : « On a tous bien décollé ! »
- Julien mange beaucoup trop.
- Le Long a perdu sa trousse de toilette.
- Damien s'est fait voler sa rallonge électrique.
- Nini a oublié sa veste.
- Fabio a atterri un jour trop tôt au resto.
- Les glaces de l'Agrimont Agrigelatetia sont délicieuses.
- Le Giro est encore passé par là.
- Madame Sourire était toujours présente.
- Une navette a frôlé un poteau d'un peu trop près.
- Pierre n'a jamais réussi à revenir en volant à l'atterrissage.
- Lionel et Stéphane ont été les seuls à participer à la fête du village de Baio Dora.
- Arnaud a fait son premier vol biplace.

Vivement l'année prochaine pour revivre ces moments inoubliables !

Valérie Groux



Une belle équipe au camping. (VG)



Une belle file d'attente de sacs jurassiens. (VG)

JAT : un sprint de grande qualité sur une seule journée

La JURAairTOUR, deuxième cuvée, a vécu. Avec de très beaux vainqueurs : Idris Birch chez les hommes et la régionale Manon Bonnet dans la catégorie féminine. Voilà pour la trame de l'épreuve qui compte pour le Championnat de Suisse. Confrontés à des conditions météo peu propices (cette fois, c'est le vent qui est venu jouer les trouble-fête), les organisateurs ont opté pour une formule « sprint » sur un seul jour. La course a été passionnante et indécise jusqu'à l'arrivée finale à Saint-Ursanne.

Pour cette 2^e édition, les nerfs du comité d'organisation ont à nouveau été mis à rude épreuve. Les prévisions météorologiques de la fin de la semaine de Pentecôte s'annonçaient capricieuses, mais cette fois-ci, ce n'était pas que la pluie qui s'invitait aux festivités, mais également un régime de vent d'ouest très soutenu. Le constat était évident : cela ne volera pas de vendredi à dimanche soir...

Il faut prendre une décision : soit on annule tout, soit on essaie d'organiser une manche sur un jour. Tout le matériel est là, une proposition de parcours pour une manche sur un jour est déjà plus ou moins esquissée, mais est-ce que les participants vont venir pour une journée ? Est-ce que l'événement bénéficiera quand même des points de manche du Championnat de Suisse ? Est-ce que ça en vaut vraiment la peine ou est-ce qu'on repousse tout à 2026 ? Les membres du comité se réunissent, les avis divergent, on se pose plein de questions, on élabore divers scénarios et finalement on décide d'organiser la course sur une seule journée.

Ce sont finalement 25 participants qui prennent un départ très matinal. La course a débuté à 6h00 depuis le restaurant de la Binzberg. Les athlètes se dirigent au pas de course vers le 1er TP (décollage de Court, Le Buement) pour un planer jusqu'aux flancs sud du Graiter. Morane Montavon et Gaël Droz prennent rapidement la tête de la course et avancent à vive allure. Ils ne font qu'une bouchée du TP3 (décollage du Maljonc) et du TP4 (décollage de la Combe des Geais à Raimeux sud). Les premiers choix tactiques s'imposent : se diriger en direction de l'arrivée et engranger les 150 points du *goal* ou continuer et valider les points de contournement suivants qui sont optionnels.

Sur les 25 athlètes, les quatre coins de la Suisse étaient représentés : Valais, Appenzell, Lucerne, Uri, Tessin, Vaud, Berne mais également un pilote venu du Canada et un de France. À souligner, que quatre femmes n'ont pas hésité à défier ces messieurs. Parmi les pilotes régionaux, on comptait : Manon Bonnet, Dominique Beu-



Podium du classement général masculin :

1. Idris Birch (pilote du Pays de Galles, domicilié à Thoune). 2. Guilhem Mobé (FRA). 3. Manuel Waldburger.

chat, Alexandre Constantin, Robin Lüchinger, Morane Montavon, Laurent Schwab, Lohann Steiner et Loïc Theubet.

Quand le peloton de tête arrive au Raimeux, il est encore très tôt pour espérer un grand vol, mais les autres participants avancent et attendent que les bonnes conditions s'installent signifie prendre le risque que les suivants les rattrapent. Ni une ni deux, Gaël et Morane décollent, mais les thermiques étant trop timides, ils posent au pied de la Montagne-de-Moutier et la gravissent à la force des mollets. Une fois au décollage de la Montagne-de-Moutier les conditions ne sont pas encore assez propices, raison pour laquelle, ils décident de valider le TP des Sairains à pied (environ 10 km, aller et retour).

Avec le soleil, les conditions de vol s'améliorent et la course est complètement relancée. La tête de course à pied est rattrapée par les pilotes qui ont attendu à Raimeux et valident le TP des Sairains en vol. Pendant ce temps, le dernier groupe de participants qui décolle au TP3 Maljonc rejoint le TP4 Raimeux sud en vol et s'épargne beaucoup de marche. À partir de là et jusqu'à la fin de la course, le classement est resté très serré.

Les cracks ne lâchent rien, enroulent chaque ascendance et vont valider tous les points de contournement, dont le plus à l'est celui de la Schwengimatt, avant un retour à la Maison du Tourisme, à Saint-Ursanne. De magnifiques vols sont réalisés et le suspense reste intense.

Qui seront les premières et premiers athlètes à franchir la ligne d'arrivée avant la fin de course à 16h00 à la Maison du Tourisme ? Pour les participants qui ont décidé de couper le tracé à partir du dernier TP obligatoire de Raimeux, c'est Manon Bonnet qui boucle le plus rapidement le parcours et elle s'octroie par la même occasion la plus haute marche du podium féminin. La tête de course, qui a validé tous les TP est très disputée. Morane Montavon, qui a choisi une stratégie de fin de course un peu différente, se verra obligé de poser à Glovelier et remonter à pied pour confirmer le dernier TP de Montmelon avant le *glide* final jusqu'à Saint-Ursanne. Idris (pilote d'essai Advance), Guilhem et Manuel, ont atteint le dernier point de contournement en vol, ce qui leur donne une avance considérable et leur permet de rafler le podium.

Le comité d'organisation est très satisfait de cette 2^e édition de la JURAairTOUR ! Même si tout a dû être concentré sur une seule journée, elle fut belle et s'est terminée dans une ambiance très conviviale à la Maison du Tourisme, à Saint-Ursanne. Nous avons pu proposer une belle manche de 85 km où le suspense fut intense jusqu'à la fin et où plus de la moitié des participants ont atteint l'arrivée dans le temps imparti de la compétition.

Elisa, Nicole, Yannick, Gilles, Jonathan et Morane remercient de tout cœur les généreux sponsors et les bénévoles qui n'ont pas hésité à nous donner de leur temps, sans qui un tel événement ne serait tout sim-

plement pas réalisable. Un remerciement particulier à Pierre Arn qui a déplacé la balise météo de Mervelier à Raimeux, afin que la compétition puisse se dérouler dans les meilleures conditions possibles.

Nicole Siekmann



Podium du classement général féminin :
1. Manon Bonnet. 2. Nadine Wyss. 3. Loranne Berger.



Idris Birch, vainqueur de la course. Déco de Montmelon.



Quelques minutes avant le départ à 6h, au Binzberg restaurant. Photo @Arnold Fleury.



L'ami Alex, avec le sourire. Photo @Arnold Fleury.



Loïc Theubet au déco de Graiteray. Photo @Arnold Fleury.



Fin de la course à la MT.

Manon : un bel exploit et avec le sourire aux lèvres

Quelle performance de Manon Bonnet à la JAT ! La sympathique pilote du VLJ a brillamment remporté la catégorie féminine. Cette victoire, elle la doit notamment à son abnégation physique (malgré des douleurs à un genou) et à deux superbes vols à Maljonc et à Raimeux.

Mais qui est Manon Bonnet ?

Vous l'avez sûrement déjà croisée sur nos magnifiques décollages régionaux. Elle a toujours le sourire aux lèvres après une chouette montée à pied. Mais qui est vraiment Manon Bonnet ?

Manon est une jeune femme de 34 ans, passionnée de parapente depuis 2017, année où elle a obtenu son brevet. Elle a choisi ce sport pour sa liberté : pas d'horaires imposés, pas besoin de transport, juste l'envie, la météo... et l'air libre ! Elle cherchait aussi à rencontrer des gens de la région car, comme elle le dit en riant : « À l'époque, je traînais qu'avec des Français et ça me saoulait ! »

Trois ou quatre ans après son brevet, elle commence à participer à une ou deux compétitions par an, toujours sans pression mais avec l'envie d'apprendre davantage. Cette année, elle a décidé de passer à la vitesse supérieure, avec pas moins de cinq compétitions en Suisse, dont la fameuse JuraAirTour, où notre locale de l'étape a brillé !

Un premier JuraAirTour à domicile

2025 marque la première participation de Manon à la JuraAirTour, une édition toute particulière puisqu'elle joue « à domicile ». Et elle ne cache pas ses ambitions : « J'avais envie que ça marche et c'était cool de faire ça avec Christophe (son compagnon). Ça nous a permis de tester nos limites, de nous rapprocher... On a bien rigolé ! », dit-elle tout sourire.

Le dimanche soir, au contrôle technique, elle m'avoue être un peu stressée, notamment par la peur de ne pas atteindre l'arrivée à temps, fixée à Saint-Ursanne.

Une journée intense, un mental d'acier

Lundi, 6h00 du matin, top départ depuis le restaurant de la Binz. Manon attaque la première montée avec les autres concurrents, en direction du deuxième point de passage (TP2) au-dessus de Court, au Buement. Elle y arrive en bonne forme, en même temps que Loranne, une concurrente directe. Signature, dépliage rapide de



l'aile... et c'est parti pour le premier vol de la journée. Quelques minutes plus tard, elle se pose sur le versant sud du Graitery, puis enchaîne avec une vingtaine de minutes de marche jusqu'au TP3, au décollage nord. Après un nouveau vol, les choses se corsent. Je la retrouve vers Crémines, en train de marcher vers le TP4, en retrait par rapport aux autres et assez frustrée. « J'ai fait l'erreur de coller au relief au lieu d'aller en plaine, et j'ai dû poser avant les autres. » Cette erreur lui coûte du temps... et de l'énergie. Son genou commence à la faire souffrir alors qu'elle attaque la plus longue montée de la journée vers le TP5 à Maljonc.

Un vol magique et une remontée spectaculaire

Heureusement, arrivée au TP5, les conditions météo s'améliorent. Manon parvient à décoller et réalise un magnifique vol thermique jusqu'au TP6 à Raimeux. Ce vol est un vrai tournant dans sa journée : « C'était mon plus beau souvenir. Ça m'a reboostée à fond ! »

Ce vol lui permet même de passer en tête de la course féminine. Ultra motivée, elle poursuit avec intensité... à tel point qu'elle en oublie d'attendre Christophe, dont le téléphone était à plat. Une fois en vol, elle comprend qu'elle doit reposer à Raimeux pour le retrouver. Une pause, quelques rires et c'est reparti !

La victoire au bout de l'effort

Manon enchaîne avec un dernier vol superbe, survolant la Montagne-de-Moutier, puis la loge de Soulce. Elle se pose entre Boécourt et Glovelier, remballage rapidement son matériel et fonce vers Montmelon, dernier TP de la journée.

De là-haut, il ne reste plus qu'un dernier *glide* magique jusqu'à l'arrivée à Saint-Ursanne, où elle est attendue et chaleureusement applaudie à l'atterrissage. Manon termine première femme de cette incroyable journée.

Bravo Manon !

Une belle leçon de persévérance, de passion et de bonne humeur. On a hâte de te revoir voler sur nos crêtes, toujours avec ce sourire qui te caractérise si bien.

Arnaud Hirschi



Manon passe le check matériel.



Manon au premier TP, juste avant le départ.



Arrivée au TP2 au Buement.



La pilote s'envole au Buement.

La famille Jeambrun : tout est question de passion à l'état pur !

La Plume a le plaisir de t'offrir une interview un brin particulière. Il ne s'agit pas de passer sur le grill une personne, mais d'en cuisiner plusieurs à la fois ! Dans le rayon des personnes animées par la passion du vol libre, il y a la famille Jeambrun. Et c'est une grande famille ! Il y a des voleurs, des montagnards, des voleuses, des cousins deltistes, des voyageurs, etc.

C'est vers Fabien, voleur expérimenté, et sa fille Linsey, jeune oisillonne en soif de grands vols, que nous nous sommes tournés. Généralement, nous structurons nos interviews dans une sorte de questions-réponses. Pour cette fois-ci, j'ai préféré procéder un peu différemment, à la façon «récit». Je trouve que c'est un peu plus naturel.

C'est un jour de semaine que nous nous retrouvons, après avoir enfin trouvé une date de libre pour tout le monde, pour discuter autour d'un sirop menthe (d'une panach' et d'une pizza, faut pas déconner !). C'est qu'entre le travail, le sport, les sorties et j'en passe, cela n'est pas toujours simple...

Alors pour commencer, comme je vous l'ai dit, la famille Jeambrun, c'est avant tout une famille de montagnards. Fabien s'est pris de passion pour la montagne il y a... bien longtemps. Tout d'abord les randonnées à pied, puis la peau de phoque, les sorties en solitaire, en famille ou entre amis. La montagne est belle et Fabien le sait ! Et puis, vint le jour où l'idée de voler éclot. « *Un souvenir me revient. Petit, on avait trouvé un grand plastique et on avait voulu sauter en parachute d'un toit... Cela n'avait pas fonctionné !* »

Au début des années 80, son frère Didier passait son brevet de delta. Il n'en fallait pas plus pour que notre ami Fabien se sente pousser des ailes. C'est alors qu'en 1985, il commença son brevet de pilote de delta. Très motivé, il rêvait déjà de vols inoubliables avec son

frère. Fabien se souvient alors de son premier grand vol à Graitery, en delta, sans parachute... C'était une autre époque ! Les vols de formation s'enchaînent.

Malheureusement, il fut victime d'un grave accident. Cela le stoppera net dans son élan. Il laissera tomber le vol libre de nombreuses années... mais pas la montagne ! Entre-temps, la famille Jeambrun s'est agrandie de trois jolies nanas : Laurie, Linsey et la petite dernière Léa.

Et comme vous pouvez vous en douter, un chat ne faisant pas des chiens, les filles vont être sportives elles aussi !

Dans un premier temps, c'est du côté de la gymnastique qu'elles vont se tourner. Cela passera par les agrès, le trampoline, les concours, etc. Les journées et les week-ends sont bien chargés !

Fabien nous avouera avoir eu quelques frissons lors de certains concours. Car la pratique de la gymnastique peut, dans certaines circonstances, s'avérer dangereuse. Il faut dès lors comprendre que les accidents ne sont pas rares. Mais les Jeambrun font les choses consciencieusement.

Et puis, c'est en 2010 que Fabien passera finalement son brevet de parapente. C'est-à-dire que le parapente peut être un excellent moyen de transport pour redescendre de la montagne ! Eh oui, car la montagne a toujours eu sa place dans cette famille. La montagne est une sorte de religion chez Fabien et ses filles.



Laurie, Fabien et Linsey, réunis pour un joli vol au Chasseral.

Fabien gravit la montagne à pied, à peau de phoque, mais s'éclate aussi à la redescendre en volant ! Les souvenirs sont nombreux : la Dent Blanche, les 4'000 mètres et bien d'autres aventures. Alors que Fabien raconte ses récits, Linsey, qui est assise à ses côtés, dévore ses paroles les yeux émerveillés. Je suis certain que ces aventures, elle les a déjà entendues des dizaines de fois. Mais elle est encore envoûtée par la passion de papa. Une passion peut être innée, ou transmise, ou... les deux !

En tous cas, les destins étaient tout tracés pour que Linsey et Laurie se sentent elles aussi pousser des ailes. Linsey a fait un premier

biplace avec notre Fred de Boécourt à l'âge de 10 ans. « *C'est certain, un jour, j'aurai mon brevet !* » Dès lors, elle a toujours un peu parlé de parapente, tout en pratiquant de nombreuses activités en plein air. Cette idée était bien ancrée dans son esprit...

Et puis, c'est décidé. Elle passera son brevet en mai 2023 ! Sa nichée de spatzs, tout fraîchement brevetée, se nommera les Cracoucasses. Une nichée d'une dizaine de jeunes voleurs qui ont su rester soudés. Ils se retrouvent régulièrement pour voler ou faire des sorties, en montagne aussi parfois. Bien que Linsey ne vole pas depuis aussi longtemps que le paternel, elle aussi a déjà de nombreux souvenirs.

Elle se souvient notamment de son premier marche et vol de nuit, avec Tom, à Vercorin. Le lendemain, une



Tom, Fabien, Laurie et Linsey, après un vol à Montgremay.

partie des Cracoucasses les avait rejoints pour faire le vol au lever du soleil. « *Je me souviens de toutes ces couleurs illuminant le ciel. C'était magique !* » Ou encore cet autre vol, à Zinal. Linsey et son papa étaient montés au sommet à peau de phoque pour ensuite faire un incroyable vol thermique sur les montagnes encore enneigées. Des images plein la tête !

La magie opère autant chez Linsey que chez son papa. La famille sait profiter du moment présent, de chaque instant comme si c'était le dernier.

Parlons encore un peu des autres membres du clan. Didier, dont nous avons parlé un peu plus tôt, est parti définitivement sous le soleil de Thaïlande. Non sans oublier de prendre son aile dans ses bagages!

Aux dernières nouvelles, ce n'est pas le pays le mieux pour voler. Il y a beaucoup de végétation et il ne ferait pas bon poser n'importe où avec les nombreux animaux dangereux qui y vivent. Mais il profite quand même du climat agréable.

Et puis il y a Laurie. Elle aussi a la bougeotte. Elle vit actuellement sur l'île de La Réunion. Elle accompagne son petit ami qui s'y trouve pour une durée totale de trois ans, ceci pour des raisons professionnelles. Laurie vole beaucoup puisqu'elle est aussi détentrice du brevet de parapente. Elle est également biplaceuse et devrait tantôt commencer sa formation d'instructrice. Rien que ça !

Fabien et Linsey sont déjà allés lui rendre visite et en ont bien sûr profité pour faire des treks et voler sur la mer. Quand on vous dit que la pomme n'est pas tombée loin de l'arbre... !

Revenons un instant à Linsey. Si vous ne la connaissez pas encore, c'est la petite boule d'énergie qui a repris la mise en page de votre journal préféré. Oui, celui que



Linsey en 2009, avant son premier vol avec le Fred.

vous tenez actuellement entre vos mains ! Elle avait rejoint notre tribu de spatzs journaliers il y a quelques temps et, graphiste de formation, c'est un peu naturellement qu'elle a repris ce poste. L'occasion de redonner un petit coup de jeune à notre déjà très belle *Plume*. Ensuite, comme son papa me l'a dit durant notre entretien, « *quand tu es bien, mais vraiment bien à un endroit à chaque fois que tu y vas, c'est que tu es chez toi* ». Et être chez soi, pour Linsey, c'est la montagne. Et tout particulièrement le Valais ! Elle a donc, après avoir mûrement réfléchi, décidé de s'y installer très prochainement. Le choix était simple, mais il fallait le faire. Au lieu de perdre du temps et de se fatiguer à faire les allers-retours Jura-Valais, elle sera « chez elle », au pied des montagnes.

Et quand je lui demande ce que deviendra *La Plume* si elle nous quitte... « *Avec une équipe pareille, ça me motive à continuer malgré la distance.* »

Voilà une excellente nouvelle car toi aussi tu nous motives et nous sommes bien contents de t'avoir dans nos rangs. Voilà pour cette interview un peu différente. J'aimerais terminer ce propos en faisant part de mes sentiments.

Fabien, tu ne vas pas avoir l'ennui ? Cela ne va pas être un peu difficile qu'elle parte elle aussi du Jura ?

« *Absolument pas ! Elle sera là où elle aura besoin et envie d'être. Et pour cette raison, ça sera facile. Ça serait difficile si je décidais que ça le serait. Mes filles sont heureuses et c'est bien là le principal. Je suis fier d'elles et le plus important de tout c'est qu'elles s'entendent toutes les trois.* »



Toute la famille y passe ! Ici à la Réunion, Laurie a embarqué la maman, Marielle, tout sourire !

La famille Jeambrun, c'est une famille de passionnés, de gens simples et modestes qui croquent la vie à pleines dents.

J'ai passé un moment terriblement agréable en leur compagnie. Je n'ai pas honte de le dire mais j'ai pris une bonne claque dans la gueule en bon français. Une bonne et magnifique leçon de vie.

La famille, l'échange, le partage, le dialogue ou encore le soutien sont autant de valeurs que les Jeambrun entretiennent.

Ne changez rien !

Alexandre Constantin



Après une belle montée en peau de phoque, Fabien et Linsey dansent ensemble dans ce petit thermique printanier à Zinal.



Laurie en biplace avec Léa, et Linsey qui vole à leurs côtés (en orange), ici à la Réunion.



Les trois soeurs s'apprêtent à poser sur la plage réunionnaise, après un magnifique vol au sunset.

Qui sème le vent récolte la tempête...

Opération de haute voltige à la loge !

**Du vent, beaucoup de vent et soudain...
craaaaaaaacccccckkkkkk. Le mât de la balise météo
de Courfaivre cède et vient s'appuyer contre le som-
met d'un arbre. C'est le scénario qui s'est déroulé fin
janvier dernier au plus fort d'une tempête hivernale de
sud-ouest. Une équipe de bénévoles du VLJ l'a remis
en place au prix d'astuces et de débrouillardise. Avec
comme maître de cérémonie Pierre Arn.**

Cette fois, il n'a pas tenu ! Il a probablement longtemps résisté, mais l'intensité du « zef » était bien trop forte. Ah, le mât de la balise du Mont, à quelques mètres de la fameuse Loge de Soulce ! La tempête de fin janvier dernier a eu raison de lui. Car c'est bien connu, et les plus anciens clubistes sont souvent là pour nous le rappeler, l'endroit est particulièrement exposé lorsque le vend vient du sud-ouest.

Certes, Le Mont ne boxe pas tout à fait dans la même catégorie que le mythique Chasseral, mais les mesures enregistrées à proximité de notre balise ont parfois de quoi effrayer. Et par effet de manche, ce même sud-ouest redescend ensuite dans la vallée de Delémont où, là aussi, les pointes mesurées à la balise de Rossemaison (celle de Meteo Suisse) donnent parfois le vertige et procurent des sueurs froides à certains habitants de la capitale qui ont leur nid douillet en hauteur...

Attention, ce préambule n'a pas valeur de cours météo, c'est juste un constat offert par le soussigné. Et lui aussi appartient bientôt à la race des derniers Mohicans du VLJ...

Vous avez certainement toutes et tous encore en tête cette image postée dans les différents groupes WhatsApp montrant le fameux mât pour ainsi dire arraché au niveau de sa base et en équilibre apparemment précaire contre un arbre. Mais une balise intacte et fonctionnelle... Il a donc fallu réparer. Et c'est le samedi matin 1er février qui a été choisi, juste avant l'assemblée générale de Champoz.

Réfléchir, faire juste et éviter de prendre des risques inutiles... C'était donc le leitmotiv du club des cinq bénévoles : il y avait Pierre Arn (bien évidemment, puisque c'est lui le maître de l'installation au fonctionnement



*Il faut bien se rendre à l'évidence :
le mât n'a pas résisté. (mf)*

astucieux), Gürkan Celikbilek (et son sourire légendaire malgré le froid mordant), Alain Hirschi (il est venu avec un nouveau mât et un camion grue, sans quoi rien n'aurait été possible). Un trio de travailleurs. Des vrais ! Et puis, dans cette aventure, deux « cérébraux » : notre président Lionel Socchi et l'auteur de ce propos, dont le talent pour les travaux manuels est connu loin à la ronde pour être proche de zéro !

Bref, une toute belle équipe ! Première opération : mettre le mât à plat. Équipé comme un alpiniste de l'impossible, Pierre a été hissé le plus haut possible avec la grue pour passer une grosse sangle autour du mât. Une petite descente en rappel comme il sait très bien le faire et il retrouvait aussitôt le plancher des gé-nisses du Martial. Rassurez-vous, elles n'étaient pas encore là...



Gürkan Celikbilek et Lionel Socchi constatent les dégâts : il va y avoir bien du boulot ! (db)



Alain Hirschi et Pierre Arn vont déjà bien trouver une solution... (db)



Opération de haute voltige du Pierre. (db)

Alain est alors entré en action pour la mission la plus délicate de la journée : redresser lentement le mât avec son camion grue et le poser délicatement le long du mur en pierres sèche sans (évidemment) endommager la balise. En quelques grosses minutes, la prouesse était réalisée. Ouf !

Comme l'objectif est de changer le mât, il faut alors tout démonter. Certaines vis font de la résistance. Le travail est fastidieux. Et tout à coup, mince, on ne retrouve plus la clé de 29. « *C'est quand même facile de la voir, elle est si grande* », s'exclame Pierre, soudainement tout énervé, d'autant plus que la clé à molette ne fait franchement pas l'affaire. On s'affaire, on cherche : la clé de 29 est toujours introuvable. Il va falloir faire sans, à moins que...

Les travaux se poursuivent sans la clé de 29... Le mât est désossé. Le mât que l'Alain a amené est un peu trop épais à sa base. Ni une ni deux, Pierre propose de couper deux mètres : « *Comme ça, on verra dans quel état il est...* », glisse-t-il avant d'enclencher le moteur de sa tronçonneuse. Et là, c'est le drame... Le poteau que l'Alain a ramené n'est pas dans un très bon état. Tant pis, on remettra l'ancien et cela fera l'affaire. La décision est unanime et on remonte tout. Pierre sort même son poste à souder pour mieux ancrer le mât dans son dispositif. Quand soudain, Gürkan jette un coup d'œil à droite pour s'apercevoir que le Pierre avait laissé la clé de 29 sur un caillou à un endroit où personne n'avait

cherché. On a donc retrouvé la clé de 29 ! Cela nous a bien fait rire dans ce froid glacial.

Trois heures après le début de l'opération, le mât était à nouveau en place. Et la balise fonctionne, c'est ça le plus important.

Un grand merci à toute cette équipe !

Daniel Bachmann



Pierre avait tout prévu... (db)



Visser... Encore visser... Mais Pierre semble inquiet. Le mât de réserve n'est pas dans un bon état. (db)

Pimpin quitte la loge de Soulce : ce n'est qu'un au revoir !

Une personnalité importante de notre communauté élargie de parapentistes et deltistes va prochainement tourner la page. Il s'agit de Martial Flück, plus connu sous le sobriquet de Pimpin, berger très jovial et entendu loin à la ronde. Impossible de passer à côté lorsque nous décollons de la loge de Soulce. L'entretien s'est déroulé directement à la loge avec, bien entendu, une bonne bouteille de vin sur la table.

Pimpin, j'ai oui-dire que tu vas tout prochainement pouvoir profiter des plus grandes vacances de ta carrière professionnelle. Est-ce vrai ?

Oui, j'aurai effectivement ma retraite au 19 mars de 2026. J'aurais bien aimé encore faire une année supplémentaire pour atteindre 25 ans de carrière d'alpage, mais la commission bourgeoise en a décidé autrement. Le 3 février de cette année, lors d'une séance avec la secrétaire et le maire de Haute-Sorne, j'ai malheureu-

sement appris que la commission a décidé de nommer un nouveau berger pour le début 2026.

Mais en fait, tu as déjà eu des vacances ou c'est une nouveauté pour toi ?

C'est quoi les vacances ?! Je démarre la saison au 1er avril et elle se termine mi-novembre. Je suis sur place tous les jours ; il n'y a pas de place pour les vacances en travaillant ici, mais j'ai ma sortie annuelle à la foire de Chaindon.

Cela fait maintenant 24 ans que tu officies ici en tant que gérant de la loge. As-tu déjà un brin de nostalgie en évoquant toutes ces années ?

Oui, bien sûr ! J'aime ce que je fais et une année de plus m'aurait vraiment fait plaisir ; c'est un beau métier.

Qu'est-ce qui te plaît le plus dans tout ça ?

Foutre une cuite à quelqu'un (gros rires) ! Mais le fait d'être employé en gérant mon travail comme indépendant a ses avantages. Bien sûr, on ne compte pas ses heures, mais je m'organise comme je veux et la vie au grand air me plaît beaucoup.



À la recherche du bétail perdu... (DB)



Un café loge : volontiers mais seulement après le vol... (NZ)

Tu travailles aussi sur d'autres loges ?

Oui, effectivement, je m'occupe aussi de deux pâturages privés, notamment celui du domaine de Courtemelon et de la ferme Wenger des Abues. Les pâturages sont situés à l'ouest de la loge de Soulce, contigus à ceux-ci sur la même montagne.

Et du coup, tu gardes ces mandats ?

Oui, et ça, ça va être mes vacances !

Tout le monde te connaît, mais raconte-moi un peu tes débuts dans le monde du travail. Tu n'as probablement pas toujours été berger ici ?

Ah ben non, j'ai fait un apprentissage de forestier-bûcheron en 1977, aux forêts de l'état des Écorcheresses. Jusqu'en 1982. Ensuite, j'ai travaillé avec mon père, toujours en tant que bûcheron, jusqu'en 1988. Puis, une hernie discale m'a éloigné du métier et j'ai officié comme laitier à la Laiterie Centrale à Delémont durant 10 ans, de 1988 à 98.

Ensuite, durant 4 ans, j'ai travaillé dans différents corps de métier. Lorsque j'étais encore employé à la laiterie, le Domaine de Courtemelon m'avait demandé si je pouvais travailler pour eux pour contrôler les bêtes à l'estivage, sur leurs pâturages du Mont à Courtételle. J'ai donc cumulé deux jobs durant quelques années. Ensuite, une mise au concours concernant la place de berger à la loge du Droit de Soulce a été publiée par la commune de Soulce. J'ai postulé, j'ai été engagé et j'y suis toujours.

On vole moins en hiver, mais lorsque l'on vient ici, on a un peu l'ennui de toi, on ne te voit pas... Comment se passe le travail de berger lors de la saison froide ?

Je fais du bois et mets en route la saison suivante, bien sûr un petit apéro ici ou là, un gâteau au fromage à la Haute Borne et bien évidemment je profite de la vie.

Au plus fort de la saison d'estivage, tu as combien de têtes de bétail sous ta surveillance ?

Entre 350 et 400 bêtes sur 7 pâturages. La plus grosse année, il y a eu 484 vaches, veaux et génisses, ainsi que des chevaux. Depuis quelques années, nous n'avons plus de chevaux.

Et ces bêtes viennent d'où ?

Lorsque j'ai commencé, j'ai eu des bêtes du canton d'Argovie, de Zurich durant environ 10 ans et du Jura évidemment. Actuellement, toutes viennent du Jura.

On va regretter tes fondues et ta choucroute réputée loin à la ronde...

Alors, écoute, j'ai une bonne nouvelle, il y en aura toujours, vous en saurez plus prochainement...

Du coup, est-ce que tu peux nous dévoiler la recette de ta fameuse fondue ou c'est secret défense ?

C'est de la fondue traditionnelle, il n'y a rien d'extraordinaire là-dedans. Il faut tout de même préciser qu'elle est interdite aux enfants car le coup de schnaps est assez généreux. Si quelqu'un quitte la table avec la tête qui tournicote, c'est pas la fondue le problème, c'est le café logette qui va avec. Le patron ne supporte pas le café logette, alors il prend le flacon et en remet une dose pour établir un équilibre parfaitement harmonieux qui s'appelle un café loge (*n.d.l.r. : un café loge standard, comprenez café goutte, est considéré par le chef du lieu comme un café « logette », dont il dose généreusement l'additif pour qu'il soit considéré comme « loge »*).

Et pour la recette de ta choucroute qui a si bon goût ?

C'est la seule fois de l'année où je me lave les pieds...

Tu as dû en voir passer durant ta carrière, des bipèdes avec un gros sac sur le dos. Tu as certainement quelques petites anecdotes à me raconter ?

Pas vraiment d'anecdotes, mais j'ai toujours la tirelire à disposition à côté de la barrière : on oublie pas le passage à 100 sous.

Un peu d'exotisme ? Des visiteurs volants habitant quelles régions sont venus te rendre visite ?

J'ai eu la visite de pilotes belges, aussi de valaisans qui

ont passé la nuit en camping-car devant la loge, et des pilotes français, mais majoritairement des pilotes locaux, très peu de suisses alémaniques.

Durant toutes ces années, les parapentistes ont-ils été disciplinés et respectueux envers toi et tes animaux ?

Oui, en majorité, les contacts ont toujours été très sympathiques. Je me suis quand même parfois demandé si certains n'avaient pas besoin d'une deuxième paire de lunettes à superposer sur la première pour mieux voir comment ouvrir la barrière et bien sûr la refermer.

As-tu au moins, avec tout ce que tu as vu passer au-dessus de la loge, tenté l'expérience du vol en parapente ?

Non, pas encore. Mais pourquoi pas...

Eh bien, j'ai une bonne nouvelle pour toi, le Club te propose de t'offrir un vol en biplace.

Ahhhh, super, merci beaucoup, ça me fait plaisir !

Quel est ton projet, toi qui vas démarrer une future carrière de jeune retraité ?

Je vais continuer comme dit précédemment dans les deux autres pâturages et ne pas modifier trop de choses, donc boire l'apéro, manger le gâteau au fromage, on change pas une équipe qui gagne !

Propos recueillis par Damien Charmillot



Simon Brancucci, Pimpin et Damien Charmillot : une interview choc et forcément arrosée. (DC)

Quand la dive bouteille rend l'agriculteur joyeux !

C'est une dépense importante dans le budget du VLJ: les bouteilles de vin, celles qui sont distribuées chaque année aux propriétaires de terrains. Nous vous proposons ici une immersion dans une tournée.

Comment et que dire pour bien commencer ce propos ? Je me lance sans détour et même franchement : au VLJ, nous avons de la chance. Une immense chance ! Dans de nombreuses autres régions, et même pas si loin de chez nous, les propriétaires de terrains, sur lesquels nous décollons et surtout atterrissons, sont rémunérés. En espèces sonnantes et trébuchantes. Certains (en fait les premiers concernés) argueront qu'il s'agit d'un simple défraiement. Sans blague... Payés donc et parfois grassement, comme de belles vaches laitières. Oui, parfois, le vélivole est une petite vache à lait. Des chiffres ? Les voici, même si des informations contradictoires circulent lorsqu'il est question de gros sous. Prenons le cas d'Interlaken. Au hasard... On peut poser chez les « grands », les cadors, les professionnels, en face du Hooters, en plein centre du village, avec une vue merveilleuse sur la Jungfrau. Oui, c'est la carte postale ! Les touristes sont contents, c'est super ! Ces Suisses sont incroyables, ils font du parapente. Et certains nous promènent même dans les airs en biplace.

Plus à l'ouest, Lehn représente une alternative intéressante et surtout plus discrète. Atterrir à Lehn, juste à côté du stand de tir, c'est même une nécessité lorsque l'on prend son envol depuis le Luggibrüggli lors d'un vol dit « fléchette ». Mais poser avec son aéronef coûte. Et même très cher. Parce que dans l'Oberland bernois, où notamment les Asiatiques dépensent souvent sans compter, même le dimanche où toutes les boutiques de luxe sont ouvertes, tout se paie... comptant. Il semblerait (le chiffre est gardé bien secret) que les différents prestataires doivent s'acquitter d'une taxe annuelle d'atterrissage de 250'000 francs. Et en ce qui concerne Lehn, la facture est moins douloureuse, même s'il s'agirait tout de même de 40'000 francs. Ces sommes sont vertigineuses, mais il faut comprendre qu'il y a un vrai marché là derrière. Encore une fois, tout se paie. Quant à savoir s'il s'agit du

juste prix, tel n'est pas notre propos, ni notre interrogation.

Plus près de chez nous, dans une partie alémanique de notre pays en direction de Balsthal, il faut aussi cracher au bassinet pour voler. On sait que des propriétaires de terrains ont passé des accords, notamment avec les écoles. Ainsi, chaque élève doit s'acquitter d'un émolument de 250 francs par année pour pratiquer son sport. C'est comme ça et ce n'est visiblement pas négociable. Sans oublier qu'une taxe de décollage est perçue à Oberdorf, au pied de la télécabine pour le Weissenstein.

Et chez nous ? Autant le dire sans ambages, nous sommes des privilégiés. De tout temps, le VLJ « récompense » les propriétaires de terrains en leur offrant chaque année deux bouteilles de vin. Du rouge ! Et du bon ! Ce qui représente plus ou moins 150 topettes, vu le nombre important de sites que le VLJ gère avec l'accord des propriétaires de terrains. Et il faut espérer que cette façon de procéder soit pérenne. Il s'agit pour les deux parties d'une solution *win-win*. Lors de la tournée, c'est l'occasion de faire le brin de causette avec les différents agriculteurs. Et ce contact est nécessaire. Il permet d'anticiper les éventuels problèmes sporadiques et d'améliorer ce qui peut l'être en vue d'une collaboration satisfaisante.

Cette année, la distribution a été effectuée par Pierre Arn (secteurs Val Terbi, Cornet, Le Bument), Alain Piquerez (secteur Franches-Montagnes), Florent Schori (secteur Boécourt) et le duo Lionel Socchi / Daniel Bachmann (secteurs Court, vallée de Tavannes, Cour-



Promis juré, notre président Lionel a (juste) distribué les précieuses bouteilles. (db)



Il y a parfois des rencontres insolites... Et surtout, le geste est apprécié. Santé ! (db)

faivre, Delémont, Saint-Ursanne et Clos du Doubs). Un grand merci à eux pour ce travail de l'ombre. Et qui prend quand même un peu (beaucoup...) de temps. Si d'autres membres du VLJ désirent se joindre à l'équipe, il ne faut pas hésiter à s'annoncer. D'autant plus que chaque distributeur à droit à une bouteille, ou deux... !

Last but not least, effectuer cette noble mission permet aussi de mettre à jour la liste de distribution. La tâche des futurs bénévoles sera ainsi (grandement) facilitée. Prenons un exemple significatif. Dans le secteur vallée de Tavannes, nous devons lors de notre tournée marathon avec Lionel remettre deux flacons au « Berger de la Werdt », ainsi intitulé sur notre liste. Bien, mais alors de qui s'agit-il ? Lors de notre tournée avec le président Lionel Socchi, nous nous sommes arrêtés à Reconvilier, chez André Fankhauser et famille sur le coup du repas de midi. Gênés, nous avons quand même sonné à la porte. Nous avons été accueillis dans un franc esprit de camaraderie. Comme nous avons des interrogations s'agissant de notre liste de distribution un brin lacunaire, nous avons posé des questions à notre homme. Pour le « Berger de la Werdt », c'est le Dédé qui nous a mis sur la bonne piste après un gros éclat de rire lorsque nous lui avons posé la question. « Ah, vous voulez parler du Blanc ? » Pardon ? Son épouse Margrith complète, téléphone portable en main à la recherche du numéro et de son adresse : « On lui dit le Blanc parce qu'il est de couleur. Vous verrez, c'est un personnage

plutôt atypique. » Bien pris ! Et alors qui est ce « Berger de la Werdt » ? Réponse : c'est un certain Mike Frei. Direction Tramelan. Ding, dong ! « Bonjour messieurs, que puis-je pour vous ? Mais comment avez-vous fait pour me trouver ? » Ah ah ! On lui remet alors deux bouteilles. Une photo souvenir et on se remet en route. La tournée est encore très longue puisqu'il y a encore tout le secteur Moutier à faire. Cela nous conduit à Graivery, Raimeux, Montagne-de-Moutier, sans oublier quelques propriétaires de terrain à Moutier même, où nous sommes très bien reçus, même si dans quelques cas, nos oreilles sifflent. Ça râle un peu. Nous écoutons et promettons des solutions. Un ultime détour chez le célèbre Bérou pour apprendre qu'il n'a pas de souci particulier avec nous. Et quand quelque chose le dérange, il nous raconte qu'il discute directement avec les pilotes sur place. Et si nous avons des doutes en voulant faire du gonflage, demandons au préalable l'autorisation à l'agriculteur de la parcelle. C'est mieux ainsi !

Allez, faisons juste, respectons nos amis les agriculteurs et propriétaires de terrains. Ainsi, nous ne devons pas délier les cordons de la bourse pour pratiquer notre activité. Deux bouteilles, c'est certes symbolique, mais le geste est toujours apprécié. Santé, buvons et trinquons ! Mais pas trop non plus...

Daniel Bachmann



Grâce à André Fankhauser, nous avons pu compléter la liste du côté de la vallée de Travannes et surtout réussi à mettre la main sur le fameux « Berger de la Werdt ». (ls)



Le « Berger de la Werdt », un certain Mike Frei. (ls)



L'abus d'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération

Deux jeunes brevetés et un biplace dans le viseur !

Diego Menozzi et Arnaud Hirschi, âgés respectivement de 26 et 24 ans, sont deux passionnés de vol libre. Ils sont titulaires du brevet depuis 4 et 3 ans et leur amour pour le parapente ne cesse de croître. Très vite, ils se découvrent une envie commune : partager cette passion à deux. L'idée du biplace germe alors naturellement dans leur esprit.

C'est en octobre 2024, lors d'un stage SIV, qu'ils obtiennent le fameux papier leur permettant d'accéder à la formation biplace. C'est parti mon kiki ! Début 2025, Diego découvre que l'examen « Biplace Solo » aura lieu le 23 juin à Interlaken - un jour férié dans le Jura. C'est une belle opportunité ! Il appelle aussitôt Arnaud : « Écoute, je suis inscrit pour le 23 juin. Inscris-toi aussi, ça nous fait un jour de congé en moins à poser ! » Convaincu en une seule phrase, Arnaud s'inscrit à son tour. L'aventure peut commencer.

Des préparatifs à deux vitesses

Diego prend les choses très au sérieux. Il commence à s'entraîner rapidement, se montre rigoureux et admet même ressentir un peu de stress face à la densité du programme. Arnaud, lui, préfère profiter de la saison de cross et cumule les kilomètres. À un mois de l'examen, Diego partage ses doutes, ce qui réveille (un peu) Arnaud. Il se met enfin à s'entraîner, mais de manière plus décontractée.

Jour J : place à l'examen

C'est enfin le grand jour. Diego est nerveux. Arnaud, fidèle à lui-même, reste détendu : « Après tout, ils ne vont pas nous enlever notre brevet de pilote ».

Le programme de la journée est clair : trois vols à valider et un slalom à effectuer.

Premier vol

Diego réussit l'exercice ainsi qu'une belle cible. Arnaud, surpris par le vent de vallée, rate la cible. Premier joker grillé.

Deuxième vol

Diego, en pleine maîtrise, réalise un vol impeccable. Arnaud, toujours perturbé par le vent qui forçait, loupe encore la cible. Deuxième joker cramé.

Troisième vol

Diego commet une erreur sur la destruction, premier joker utilisé. Arnaud, lui, persiste à rater la cible face



Diego et Arnaud, les deux Cracous heureux d'avoir passé ce premier examen !

au vent toujours plus soutenu. Troisième joker grillé. La pression monte. Arnaud commence à stresser ; cette fois, c'est Diego qui le rassure.

Il est 11h00. Certains candidats ont déjà validé leur examen, tandis qu'Arnaud n'a toujours aucun vol validé. Plus le droit à l'erreur...

Quatrième vol

Diego corrige le tir et réussit brillamment. Arnaud, enfin, valide son premier vol.

Cinquième et sixième vols

Arnaud réussit les deux derniers vols avec brio. Le soulagement est immense !

Slalom

Un vent favorable permet à nos deux pilotes de réussir sans encombre. Première journée : validée. Pour se détendre, ils s'offrent un magnifique vol au-dessus d'Interlaken.

Deuxième jour : concentration maximale

Après une courte nuit, Arnaud est plus tendu. Il sait qu'il n'a plus aucune marge. Les deux épreuves du jour : un posé en cible sur une pente sous le vent ce jour-là, suivi d'un deuxième vol où les experts demandent un *touch and go*.

Premier vol

Arnaud ouvre le bal et réussit son posé. Pouce levé de l'expert. Diego arrive un peu long, joker grillé. Il commence à stresser à son tour, mais Arnaud l'encourage. Diego repart pour un second vol et réalise une belle cible. Ouf.

Dernier vol – le *touch and go*

Arnaud, sous les yeux attentifs de Diego, atterrit parfaitement dans la cible, continue de courir et redécollé. «*Isch guet!*», lancent les experts. Il exulte, soulagé d'avoir rattrapé ses erreurs du premier jour.

Diego, toujours concentré, réalise à son tour un *touch and go* parfaitement maîtrisé. Il atterrit sous les yeux fiers et émus d'Arnaud.

Les deux amis se félicitent, se prennent dans les bras. Le moment tant attendu arrive : les experts viennent leur remettre le certificat officiel.

Le début d'une nouvelle aventure

Les deux compères peuvent désormais commencer leur formation en biplace. Une nouvelle page s'écrit pour Diego et Arnaud — celle du partage, de la passion et de l'amitié en altitude.

Arnaud Hirschi



Julien Hoffmeyer sous un parapente ou en planeur : une question de plaisir !

Julien Hoffmeyer a depuis très longtemps attrapé le virus des airs. S'il n'est pas en planeur, on peut aisément le retrouver sous son parapente dans la région de Moutier ou la vallée de Tavannes, par exemple. Ou inversement. C'est un vrai passionné du vol. Et depuis deux années, le sympathique pilote prévôtois est président du Club de vol à voile de Courtelary (GVVC). Nous sommes allés faire un brin de causette avec lui et évoquer notamment la cohabitation entre pilotes de planeur et parapentistes dans le vallon de Saint-Imier.

Rencontrer Julien Hoffmeyer, c'est à coup sûr passer un bon moment, rempli de paroles sensées et empreintes de réalisme. C'est aussi aller à la pêche aux anecdotes. Notre quadragénaire (il a 47 ans) de Moutier a donc ceci de particulier qu'il pratique aussi bien le parapente que le vol à voile au sein du GVVC, à Courtelary. Depuis mars 2023, il est même le président de la société, qui compte aujourd'hui 23 membres actifs. On y reviendra plus tard.

Voilà, le décor est planté. S'il a passé ses premières années dans le Jura, Julien Hoffmeyer est un vrai Prévôtois.

Sa famille a pris ses quartiers en Prévôté dans les années 80. Et très vite, il a eu le virus du modélisme. Il en pratique encore de temps en temps, disons plutôt rarement. Et il le dit sans changer de couleur : « *J'ai toujours été impressionné par tout ce qui volait. Je me suis mis au modélisme vers 12 ans, des avions et des planeurs. Avec les années, je me suis exclusivement consacré à l'activité du planeur télécommandé. Mais je dois bien dire que la petite flotte que je possède encore prend la poussière à la cave.* »

Et puis, bien après avoir terminé ses études et être entré dans l'enseignement, Julien Hoffmeyer découvre le parapente. C'était en 2012. Il a alors 34 ans. C'est une première révélation : « *Je me suis dit : Mais pourquoi je n'ai pas commencé plus tôt ?!* ». Cette nouvelle passion l'amène à voler très régulièrement. Son aile ne prendra jamais la poussière... « *Je n'ai jamais tenu de carnet de vol, mais je pense avoir 700 à 800 vols à mon actif. Je me souviens très bien que la seule année 2014, j'ai réalisé 200 vols. Il y avait une superbe équipe à Moutier ; l'ambiance était extraordinaire. Dès l'instant où les conditions étaient bonnes, on se retrouvait tous à Graivery ou ailleurs pour se mettre en l'air. C'est Toni qui était à la tête de l'école. J'ai aussi beaucoup volé avec Léo Boegli, David Jolidon qui a commencé le parapente en même temps, Damien Rossé, et bien d'autres encore. L'émulation était belle. On montait parfois à quinze dans le bus pour aller décoller à Graivery.* »





mentale entre un vol en parapente et l'organisation d'une sortie en planeur. Si je décide d'aller en parapente, hop, je saute dans ma voiture et je peux décoller dans l'heure qui suit. Le planeur, c'est un travail d'équipe. Tout le monde a rendez-vous à 9h30 pour le briefing et ensuite on se répartit les machines en fonction des ambitions de vol de chacun, tout en tenant compte des conditions météo. On essaie de se mettre d'accord. »

Ensuite, parfois à tour de rôle, chacun effectue son vol. C'est surtout lorsque le dernier planeur a atterri que la solidarité intervient : « On range les planeurs tous ensemble une fois que le dernier rentre au bercail. On ne laisse jamais un pilote

ranger seul le planeur dans le hangar. C'est aussi un moyen d'éviter la casse. » Comme quoi, la pratique du vol à voile est chronophage : *« Un vol, c'est une journée ! »*

Julien Hoffmeyer avoue humblement qu'il n'a jamais été féru de kilomètres. Son plus long vol : peut-être 40 km. C'est le plaisir d'être en l'air qui est son moteur en parapente : *« J'ai un plaisir fou à faire un Tavannes aller et retour depuis Graivery après le travail. Cela suffit amplement à mon bonheur. Je n'ai en fait jamais eu l'esprit de compétition, cela ne fait pas partie de ma personnalité. »* Notre interlocuteur garde aussi de très bons souvenirs de voyages du côté d'Öludeniz, en Turquie, avec Toni à deux reprises : *« En résumé, on allait faire des trucs foireux au-dessus de la mer ! »* C'est tout bon, on voit le genre...

Julien a donc trouvé un terrain d'entente avec Aurélie qui, elle, de son côté, s'investit dans la pratique du volleyball. *« Nous avons tous les deux notre activité. Mais nous avons une clé de vôûte. Nous possédons un petit bateau à voile sur une remorque et nous partageons cette activité sur le lac. Cela nous permet de nous retrouver et de déconnecter de tout le reste. »*

Actuellement, Julien Hoffmeyer fait confiance à une Ozone Delta 3, un tout bel aéronef de catégorie C : *« Elle est très cool et je n'ai jamais eu de sketch avec. Je crois qu'il n'y a qu'une seule donnée qui est en C dans l'homologation. C'est bien assez performant pour moi. Franchement, avec ce que je vole en parapente, je n'ai pas besoin de plus pointu. Plusieurs pilotes me conseillent d'essayer une deux lignes, mais je n'en éprouve absolument pas le besoin. »*

Go, Julien Hoffmeyer se lance alors dans cette nouvelle formation de pilote. Tout d'abord avec Léo Boegli. Les deux compères sont réunis autour de cette nouvelle passion. Mais Léo opère d'autres choix pendant sa formation et met un terme à ce projet.

Et puis, Julien Hoffmeyer décide de tenter l'aventure du planeur. En précisant d'emblée que c'est le VLJ qui l'a poussé dans la gueule du loup : ce sont ses propos. Explications : *« Le VLJ avait organisé une journée à Courtelary pour permettre aux parapentistes du Club de faire un vol en planeur. À cette occasion, j'ai eu le plaisir de voler avec Laurent Mérillat. Paix à son âme. »* Le malheureux a ensuite perdu la vie dans l'exercice de sa passion.

Après une année de formation, Julien obtient ainsi son brevet de planeur en 2021. Et là, il doit tenir son carnet de vol à jour : *« En planeur, on doit noter tous les vols, c'est la loi. »* Petit flash-back : il a tout d'abord réalisé 31 vols avec un moniteur. Et puis, il y a eu son premier vol solo. C'était le 12 septembre 2020. Il dit ne pas avoir été trop impressionné de se retrouver seul aux commandes de son planeur : *« Venant du parapente, j'avais l'habitude d'être seul sous ma voile. Mais je sais que certains apprentis pilotes appréhendent ce premier vol. »*

L'idée de se mettre au planeur le titille. Même sérieusement. Il réfléchit. Il pèse le pour et le contre. Last but not least, il entame une négociation avec Aurélie, sa compagne, qui est devenue son épouse. Pour voler il faut une licence, un médical et le Wife Agreement Form (WAF) Ah bon ? *« Oui, il y a une différence fonda-*

Julien Hoffmeyer a été impressionné plus tard dans sa formation. Son premier vol dit d'onde l'a particulièrement marqué. Pour les non-initiés, un vol d'onde consiste à évoluer dans un rebond d'air, à l'image d'une vague d'eau derrière un caillou dans une rivière à fort courant. Il est possible de voler même lorsque le vent atteint 100 km/h. *« C'est le pilote remorqueur qui fixe la limite de ce qu'il accepte d'endurer, car la montée peut être excessivement turbulente et maintenir l'attelage*

sans heurts peut s'avérer dangereux. Évidemment, lors de la descente dans la vallée, c'est aussi une vraie machine à laver ! » Non, ce n'est pas pour les parapentistes ! « Et par contre une fois posé dans l'onde, c'est de l'huile, comme un soaring en bord de mer ; il ne reste plus qu'un petit chuintement pour nous signaler qu'on a de l'air qui circule autour. Ce n'est pas la vitesse qui va être impressionnante, sauf vent dans le dos. Ce qui est le plus surprenant, c'est de gagner de l'altitude dans ces circonstances étranges où rien ne bouge et où on laisse le planeur monter sans un bruit, ailes à plat, parfois jusque dans l'espace Charlie si l'ATC nous y autorise. Le jeu, si je peux me permettre l'expression, c'est de trouver cette onde : c'est une vague invisible dans le ciel. Dans le Jura et surtout à portée de nos vols, elle est dans de rares cas bien marquée par un rotor ou un nuage lenticulaire typique. »

Aujourd'hui, Julien Hoffmeyer est un pilote sur le chemin de l'expérience. Il a dépassé les 300 heures de vol pour 210 atterrissages. Il a aussi testé le décollage au treuil à Yverdon. « C'est très brutal. Lors du treuillage, on passe de 0 à 100 km/h en deux secondes et l'angle de montée est de 45 à 50 degrés. Il faut être à son affaire. » Comme on le comprend...

Parlons du Club de Vol à voile de Courtelary, le GVC. Ce dernier possède une flotte de cinq planeurs, datant des années 80/90 et qui ont une finesse de 40 et plus. Il s'agit donc de machines très performantes si on les compare aux deltas et aux parapentes. Il y a aussi un biplace de 2012 ayant une finesse de 46. « J'entends parfois quelques membres de la société dire que ce serait bien de se doter de machines dernier cri. Je n'en suis personnellement pas convaincu. La majorité de nos pilotes se contentent de vols traditionnels. Pour faire le tour du vallon de Saint-Imier ou même pour



aller au lac de Joux, nos machines suffisent, pour l'instant du moins. »

Actuellement, le GVC compte 23 membres actifs et la moyenne d'âge est d'environ 50 ans : « On a eu ces dernières années l'arrivée de quelques jeunes pilotes et cela nous donne confiance pour la pérennité de notre société. » Dans les grandes années, ils étaient 45-50 à pratiquer régulièrement le vol à voile au club de Courtelary.

Pour conserver sa licence, un pilote doit effectuer 15 vols tous les 24 mois : « Cela incite les pilotes à venir tôt ; ils ont l'obligation de faire un vol avec un instructeur en début de saison, et si c'est validé, ils peuvent alors voler seuls sans souci. C'est l'occasion pour nos instructeurs de bousculer certains qui se seraient enfermés dans leur zone de confort. On apprend toujours et on se perfectionne sans cesse. »

Reste ce constat : le vol à voile est une activité qui semble en perte de vitesse. Au niveau de ses pratiquants à l'échelon national on observe une régression, alors que celui de notre FSVL augmente chaque année, et particulièrement depuis les années Covid. Des vélivoles de moins en moins nombreux dans le ciel, cela inquiète forcément Julien Hoffmeyer, de même que la Fédération Suisse de Vol à Voile (FSV). Les chiffres





à Voile (SSFG : Stiftung Segelfluggeschichte), dont Julien est le représentant romand. « Cette fondation a notamment pour but de mettre en valeur des planeurs anciens, tous immatriculés en Suisse. Au lieu d'être stockés au fond d'une grange ou dans un garage, ils auront à Courtelary un lieu définitif. Cela permettrait aux gens de passage de venir les admirer. Il s'agit de machines anciennes en toile avec des structures en bois ou tubulaires. Leur vol tient plus de la poésie et de l'histoire vivante que de la performance, mais

sont là, implacables : en 25 ans, le nombre de membres est passé de 4000 juste avant les années 2000 à 1800 actuellement. « Au moins, chez nous c'est assez stable ces dernières années. » Julien Hoffmeyer est convaincu que la diminution des adeptes n'est pas liée à l'aspect financier, d'autant plus que la formation n'est pas très chère : « Les instructeurs sont tous bénévoles. Ils ne touchent aucune indemnité pour distiller leur savoir aux élèves. »

Justement, parlons gros sous. Pour celles et ceux qui verraient dans le vol à voile une activité onéreuse, eh bien, ils se mettent le doigt dans l'œil. Tout compté, « y compris mon thé froid à la buvette de l'aérodrome après le vol, mon budget est d'environ 5000 francs par année. »

Pilote et aussi président du GVVC. Il a accédé au perchoir en mars 2023 et a été réélu cette année pour un nouveau mandat. Sourire aux lèvres, Julien Hoffmeyer explique qu'il n'avait pas beaucoup de concurrence mais plusieurs mains qui le poussaient dans le dos... « Je porte la casquette de président par simple altruisme et pour faire en sorte que ça marche ; je mets ma pierre à l'édifice. » Son cahier des charges ? Il n'est pas précis. Plus simplement, le président est la personne répondante du Club. Pour le meilleur et le pire : « Il faut parfois régler des problèmes avec les garde-faune à Chasseral et rappeler certaines règles aux pilotes. » Ce que l'on sait moins, c'est que le GVVC se partage la place de Courtelary avec le Club de Bienne. D'ailleurs, les deux avions remorqueurs appartiennent aux deux sociétés : « L'entretien des avions coûte très cher et nous les bichonnons pour qu'ils durent le plus longtemps possible. Un des deux remorqueurs a plus de 130'000 atterrissages. C'est dire... »

Julien Hoffmeyer consacre environ deux heures par semaine à l'administration du GVVC. Et actuellement, le boulot ne manque pas. Un groupe de travail planche aussi sur un projet de la Fondation pour l'Histoire du Vol

c'est à chaque fois pour moi un enchantement. D'ailleurs, leur vitesse de vol et leur finesse nous rapproche du parapente. Certains ont plus de 80 ans ! » Le processus est lancé mais il sera long jusqu'à la réalisation d'un hangar spécialement dédié à la Fondation. Si tout se passe bien, le premier coup de pioche sera donné en fin d'année. Coût de la réalisation : 476'000 francs, financé essentiellement par des dons.

Dans la discussion avec Julien Hoffmeyer, on évoque les accidents. Les conséquences sont souvent dramatiques. Il précise même sans détour que l'activité est très accidentogène, « bien plus qu'on ne le pense. Le club a perdu trois pilotes en 15 ans et on a le cas d'une personne qui, l'année passée, avait (n.d.l.r. : elle ne fait plus partie du GVVC) voulu brûler les étapes. Une jeune fille de 17 ans a effectué un vol avec la machine d'un ami. Problème : le planeur en question était bien trop performant pour son niveau. Elle est partie en vrille et a terminé dans un arbre. Elle a eu une chance incroyable. À cinq mètres, il y avait une route et les conséquences auraient pu être bien plus graves. Elle n'a eu que quelques points de suture. Ce cas nous a fait réfléchir et nous avons décidé de nouvelles règles pour encadrer les vols de distance et pour permettre les transitions vers des machines plus performantes ; les instructeurs sont seuls à pouvoir décider si un pilote peut voler tel ou tel planeur, que ce soit une machine du club ou privée. » Dans le cas de la jeune fille, rapporté au parapente, c'est comme si on donnait une voile de catégorie C ou même D à un pilote qui vient de passer son brevet... On aura toutes et tous compris, hein ?

Et si on abordait les relations planeurs – parapentes... Cela n'a pas toujours été simple du côté de Courtelary, une situation principalement liée à la topographie particulière et « encaissée » du vallon de Saint-Imier. « Les relations sont apaisées depuis quelques années. Les parapentistes ont accepté le compromis avec mes prédécesseurs quant à la zone qui doit rester interdite aux parapentes autour de l'aérodrome. » La théorie de base

veut qu'un rayon de 5 km depuis le centre de la piste est interdit aux parapentes. « Le GVVC a accepté de rogner 70% ce périmètre pour ne laisser qu'une bande dans l'axe de la vallée qui est exclusivement réservé à l'aviation jusqu'à 1200 mètres AMSL. On voit parfois des pilotes de parapente traverser la zone parce qu'ils ont coulé. On n'est pas là pour faire la police. L'important est que l'axe de piste reste dégagé. » Julien Hoffmeyer insiste sur le respect des règles et des priorités : « J'ai récemment poussé un coup de gueule. Le parapente est prioritaire, bien entendu. Or, alors que je tournais tranquillement depuis un moment dans un thermique, un parapente a coupé ma spirale en plein milieu et tout à coup, il a décidé de tourner dans l'autre sens alors qu'il était en plus à ma hauteur. Cela peut créer une situation dangereuse sans que sa manœuvre n'ait d'autre intérêt que de démontrer sa bêtise. Il m'arrive tous les week-ends de m'insérer dans un thermique où il y a des parapentistes ou d'autres aéronefs. On est tous des gentlemen, non ? Si je m'insère, je suis le mouvement, tout simplement. » Oui, tout simplement !

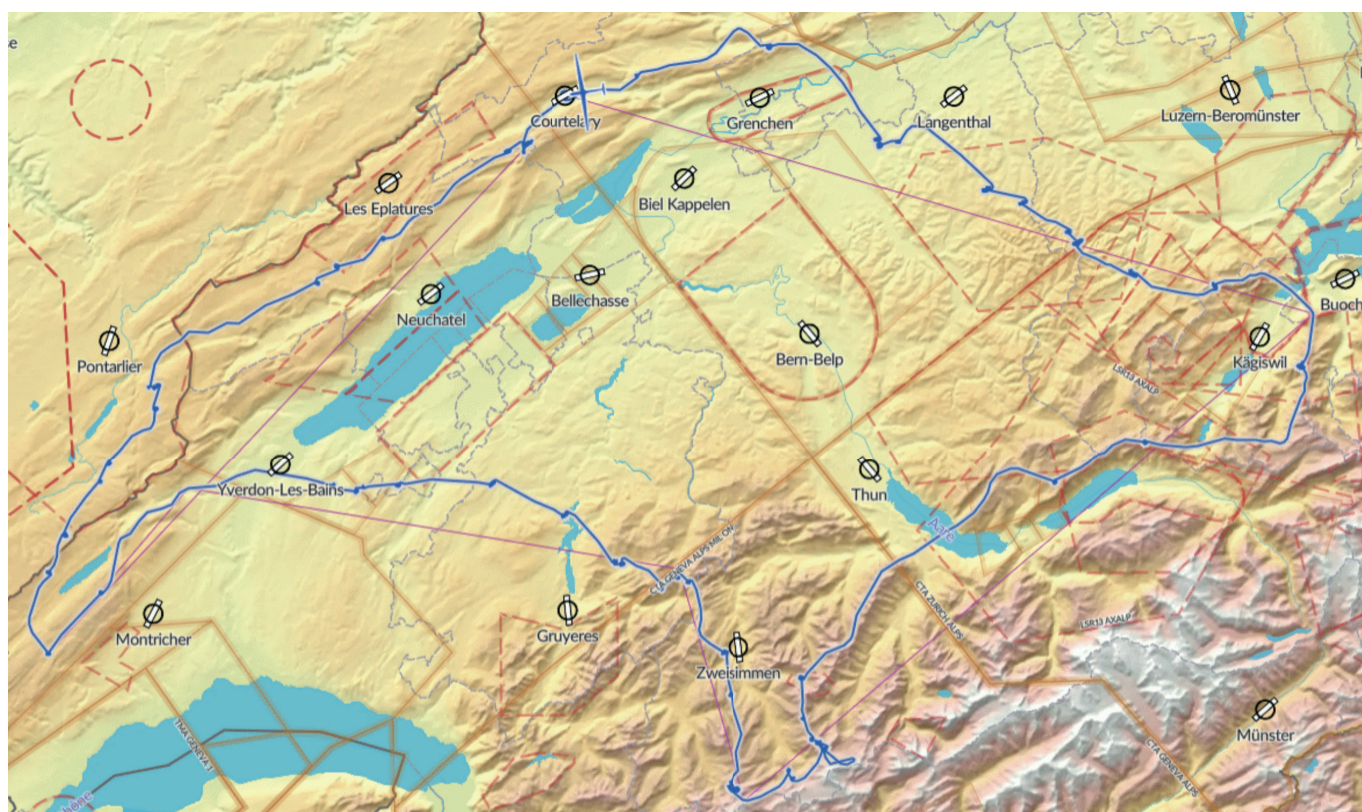
Ultime chapitre que l'on tient à évoquer avec notre interlocuteur : son dernier grand vol. Et quel vol ! Dimanche 18 mai, les conditions s'annoncent bonnes. Avec son collègue Bernard Meylan (il est par ailleurs caissier du GVVC), ils décollent relativement tôt, vers 11h : « Dans un premier temps, on a exploré la chaîne du Jura pour voir comme cela se présentait. On avait l'idée de traverser le Plateau. Les bases n'étaient pas élevées, environ 2000 mètres. On a poussé jusqu'au



Brassus avant de revenir. A la hauteur d'Yverdon, on a décidé de traverser. Au pire, on avait l'aérodrome comme solution de repli, et ils ont des glaces. Une fois au Gibloux, c'était l'entrée dans les Alpes via la Berra. » Ce vol magique conduit le duo à Charmey, puis jusqu'à la Plaine Morte. Tout en restant sur le côté bernois, ils longent le Brienzler Rothorn, Obwald et atteignent le Pilatus : « Dans ce coin, l'espace aérien est très compliqué, même un dimanche. Il y a eu pas mal de boulot de navigation et de radio. Puis nous sommes revenus vers l'ouest dans la région du Napf et retour par Soieure à la maison à Courtelary. »

Au total : 5h30 en l'air et plus de 400 kilomètres. Comme dans un rêve. Et pourtant, c'est la réalité. Chapeau !

Daniel Bachmann



<https://www.gvvc.ch/> <https://ssfg.ch/fr/>



O sole mio !

En direct avec un voleur du Club, le célèbre oiseau : Fabio Viola

Racer 66, Don Fabio, Poltronesofà, « l'unique détenteur du secret de la *saccatura* »... Tous ces noms désignent un seul et grand volatile venant du sud des Alpes. C'est une superstar qui fit partie de l'équipe nationale italienne et qui a migré dans le Jura voici une petite trentaine d'années. Aujourd'hui, il y déploie ses ailes au sein de l'équipe A des croiseurs du Club VLJ. L'oiseau, vachement courageux et un peu inconscient, a paraît-il réalisé son premier décollage solo sans jamais avoir vu voler un parapente de sa vie. Je n'en reviens toujours pas. Il va nous le raconter. Salut Fabio et bienvenue à cet entretien !

Explique-nous quand et comment le parapente est entré dans ta vie ?

Depuis tout jeune, je faisais beaucoup de montagne et d'alpinisme. Quand j'arrivais en haut de la cime, le but était atteint et la descente n'était pas si importante mais toujours pénible. Je me disais très souvent que ce serait magnifique de pouvoir s'envoler comme les oiseaux pour redescendre. C'était un rêve. Un jour, nous étions dans un refuge et en discutant de cela avec les copains, des Français m'ont entendu et m'ont lancé : pourquoi ne ferais-tu pas du parapente ? Moi je les regardais en leur disant : « *C'est quoi le parapente ?* » Ils m'expliquaient : « *C'est des fous qui utilisent des parachutes pour descendre des montagnes.* »

Quand ils m'ont dit cela, ce fut une révélation ; le monde s'est ouvert à moi. La première chose que j'ai faite une fois descendu était de m'informer au plus vite sur cette activité. J'ai approché une école de deltaplane en me disant que peut-être là, ils connaissent ce parapente dont on m'a parlé l'autre jour. Il se trouve que l'instructeur de delta venait d'acheter quelques parapentes en France. Il m'a ouvert une voile devant moi et expliqué le fonctionnement. J'ai directement commencé. Je me suis attaché et l'instructeur m'a fait courir dans un champ pour gonfler l'aile un coup et faire quelques slaloms. Ensuite, on est allés dans un endroit plus pentu et je me suis détaché de quelques mètres du sol. J'ai fait cela deux trois fois et j'ai dit : « *C'est bon, il va.* » Ensuite on est montés sur une petite montagne près de Turin. Là, c'était mon premier vol. Il faut bien comprendre que je n'avais jamais vu un parapente en l'air à part ce jour-là. Le premier parapente que j'ai vu en l'air, c'était moi ! Ce fut une explosion d'émotion.



Fabio : de la « poub » pour Mammut...

Ensuite, tu as acheté ta première voile, juste après ta formation en deux jours ?

Non, en deux heures (rires) ! Tout s'est déroulé la même journée. Ma première voile, c'était l'aile que j'ai essayé ce jour-là. La marque, c'était Brindazur, un parapente français à neuf caissons.

Sauf erreur, tu as fait de la compétition durant plusieurs années.

Après une cinquantaine d'heures de vol, j'ai acheté une aile plus performante que j'avais découverte lors du festival de Saint-Hilaire. Ensuite, après deux ou trois ans de pratique, je me suis inscrit au championnat d'Italie qui avait lieu dans les Dolomites. J'ai obtenu la troisième place et c'est là que j'ai commencé à me faire connaître. Lors des différentes compétitions suivantes, j'obtenais de bons résultats et j'ai été contacté pour faire partie de l'équipe d'Italie. J'ai aussi eu la chance d'avoir été sponsorisé par la marque Edel.

Incroyable, à l'époque, vous deviez encore prendre des photos pour prouver que vous étiez bien passés par les « balises », c'est correct ?

Exactement. Vu que le GPS n'existait pas, nous devions prendre en photo les différents points de contournement pour prouver notre passage. Mais attention, il fal-

lait prendre la photo avec un certain angle. Il fallait presque toujours faire le tour, un peu comme les bateaux quand ils font le tour de la bouée.

Avant de faire des vols de distance, tu pratiquais beaucoup de marche et vol, c'est juste ?

Exact. Les voiles ne volaient pas comme maintenant, donc c'était plutôt monter à pied du village jusqu'à la cime de la montagne et redescendre. Nous cherchions des endroits pour décoller et nous étions en quelque sorte des pionniers. À l'époque, avec Nicola, nous avons traversé les Alpes en marche et vol. Aujourd'hui, il existe des sites officiels où nous étions les premiers à avoir décollé. Nous en sommes assez fiers. Par exemple, Cavallaria.

Et la formation dans tout cela ?

Il n'existait rien du tout quand on a commencé. Pas de brevets ni de formations. Et puis, au bout d'un moment, l'aéroclub d'Italie a décidé de réglementer le parapente (comme le delta). Ils ont donc organisé les tout premiers examens pour obtenir le brevet. J'ai fait partie de la première volée en 1990. C'était rigolo car les examinateurs te posaient une voile au sol et tu devais juste nommer ses différentes parties et expliquer son fonctionnement. Tu devais même pas voler. Puis après, il y avait un examen théorique sur la météo, un peu d'aérodynamisme, règles de priorités, etc. Comme cela faisait plusieurs années que je volais et que j'avais finalement plus d'expérience que l'examineur, ils m'ont dit : «*Toi vas-y, c'est bon, t'as le brevet !*». Ils me l'ont donné comme ça.

Par quel hasard t'es-tu retrouvé en Suisse ?

Je suis venu en Suisse pour la Coupe du monde à Verbier et j'y ai rencontré ma femme de l'époque. Elle avait de la famille à Delémont et lorsque nous venions passer quelques jours dans le Jura, j'en profitais pour découvrir les sites de vol. C'est là que j'ai rencontré Gürkan, son frère Ayham et le Pierre. Après quelques années, on est venus vivre ici. Après la naissance de mon fils, j'ai revu mes priorités et interrompu mon activité de parapente durant 16 ans.

*Fabio Viola et son tout premier parapente déjà « pletzé ».
Le réparateur a rajouté une barre pour faire un F.*



Comment trouves-tu notre terrain de jeu ici dans le Jura ?

Alors, c'est complètement différent. J'avais l'habitude de voler dans les Alpes avec des conditions assez fortes et nous décollions presque toujours des faces sud. Si le vent venait du nord fort, nous ne volions pas. C'était dangereux. Dans le Jura, c'est beaucoup plus complexe. Déjà le vent va un peu dans toutes les directions. Ma manière de voler dans les Alpes, surtout en compétition, c'était décoller et tout de suite partir sans forcément prendre de la hauteur. On restait au relief et on avançait le plus vite possible. En revanche, ici, c'est plus difficile et beaucoup plus technique. D'ailleurs, je m'étais fait une réflexion, vu que je connaissais Hans Bollinger à l'époque où je faisais de la compétition. J'ai compris pourquoi il était devenu champion du monde lorsque j'ai découvert le vol dans le Jura. Je trouve que le terrain de jeu est plus technique et plus difficile que dans les Alpes, où là-bas, il est plus simple de faire beaucoup de kilomètres.

Après ta longue pause, as-tu constaté une grande évolution du matériel de vol ?

Il faut bien comprendre que je volais des voiles de compétition, voire des prototypes qui avaient des performances bien supérieures aux voiles standard de l'époque. Lorsque je me suis remis à voler, j'ai acheté l'Artik 4. Là où j'ai surtout remarqué une grande évolution, c'était dans la sécurité. À l'époque, nos ailes fermaient plusieurs fois par vol. Cela dit, les ailes A ou B d'aujourd'hui sont performantes comme les voiles de compétition de l'époque.

Tu pratiques principalement le parapente en mode croiseur, quels conseils donnes-tu aux nouveaux pilotes qui s'y mettent et comment bien s'équiper ?

Le conseil principal, c'est déjà d'aller avec les personnes qui vont faire du cross. Histoire de ne pas rester sur le même site pendant deux heures. Essayer de se



Brevet du 19.05.1990.

déplacer et sortir de son confort. Ne pas penser à poser forcément à l'atterrissage officiel. Avoir l'esprit ouvert et chercher un peu l'aventure tout en restant toujours en sécurité. Et puis, au niveau matériel, il n'y a pas besoin d'avoir des voiles de compétition pour se déplacer. Cela suffit très bien de voler avec une B pour faire du cross. Enfin, c'est important de voler avec un appareil GPS capable de voir les zones aériennes.

À ce propos, quel matériel utilises-tu pour tes vols de distance ?

Je vole avec une aile D mais dernièrement, j'ai acheté une aile C en deux lignes et je trouve que c'est un bon compromis pour avoir une sécurité passive et en même temps une bonne performance. Evidemment tout cela avec un cocon et bien sûr un GPS.

Parlons météo : quelle pratique vaudou utilises-tu pour comprendre la saccatura ? (il n'existe pas de traduction en français pour ce mot mais il s'agit de la courbe cyclonique ou anticyclonique)

Alors, il faut dire déjà que j'ai dû m'intéresser à la météo surtout depuis que je vole ici. En Italie, c'était facile, comme j'ai dit avant, on décollait au sud. Le ciel il est beau, tu voles. Ici, non. Je me suis mis à regarder mieux la météo. J'ai aussi suivi des cours avec un météorologue qui est aussi pilote et qui s'occupe de la météo pour les championnats de parapente de la fédération d'Italie.



Voile Condor VIP.
Perso, je l'aurais appelée VID : Very Importante Déformation.



Histoire vraie : quelques secondes après cette photo, Fabio a perdu la semelle d'une de ses chaussures en décollant. Après tout le vol avec un pied à l'air libre, il s'est retrouvé à la cérémonie du podium en bottes que quelqu'un a pu lui prêter...

Un gars vraiment intéressant. Lui, il m'a aussi appris à lire les cartes à l'image de la fameuse *saccatura*. Avant un vol, je regarde toujours le soir ou deux jours avant. Le matin, je regarde en vitesse mais je constate que cela ne change plus grand-chose par rapport à ce que j'ai vu le soir avant. J'utilise les mêmes sites météo que la plupart des pilotes. Je compare alors les différentes prévisions pour regarder si toutes sont alignées la même chose. Je décide aussi en fonction de cela. Ensuite, on partage aussi nos avis avec les copains de vol.

Analyses-tu tes vols ou ceux des autres une fois rentré à la casa après les journées « canon » ?

Non. J'analyse jamais mes vols parce qu'ils sont tous imprimés dans ma tête. Je ne perds pas de temps à cela. Je regarde de temps en temps où les autres ont décollé ou atterri mais je n'analyse pas non plus les vols des autres. En vol, par exemple, je ne regarde pas beaucoup la tablette, j'ai tendance à voler à l'instinct, au *feeling*. Je ne suis pas trop « technologie » en vol et donc automatiquement, quand je rentre à la maison, je ne veux pas trop faire d'analyses même si je pense que cela pourrait améliorer certains vols.

Question facile : tu bistournes le courant vertical déclenché par la thermoconvection plutôt côté cour ou côté jardin ?

Alors, j'enroule un thermique par rapport à sa direction et puis par rapport au vent. Je préfère plutôt entrer dans le thermique que le prendre depuis derrière. Donc si je le sens arriver sur la droite, je fonce sur la droite et je continue d'enrouler à droite. Si tu changes de sens, c'est vite fait de ressortir du thermique.

As-tu en mémoire un vol que tu n'oublieras jamais ?

Alors je peux t'en parler d'un mais tous les vols sont beaux. Chaque vol a son charme et ses images qui restent imprimées dans le cerveau. Un vol que je n'oublierai jamais, c'était dans les Dolomites. Je devais être



Fabio dans ses œuvres. (lp)

monté à environ 4200 mètres sans tourner, je me rappelle que je me tenais à mes élévateurs et cela montait comme un ascenseur, tout droit. C'était impressionnant, le variomètre arrivait au fond puis il se bloquait... Le panorama, la neige, les montagnes, ces rochers. Je n'avais jamais vécu un tel moment.

Y a-t-il un parcours de rêve que tu souhaiterais réaliser ou alors un endroit dans le monde où tu aimerais aller voler ?

Alors, ici dans la région, ce que j'aimerais bien, c'est traverser le Plateau suisse et revenir. Ensuite, j'aimerais bien aussi aller voler dans ces pays où ils établissent des records de distance incroyables, Brésil, Afrique du Sud, etc. Justement, je suis en train de réfléchir pour l'année de mes 60 ans à organiser un petit voyage au Brésil.

Merci Fabio et bons vols !

Propos recueillis par Laurent Petermann



Photos argentiques @Marie Schindelholz.

