

# La PLUME



## Millésime 2025 du VLJ

Retour sur les derniers événements en date

Découvrez les transitions et passages de témoin à venir

# Sommaire

Editorial : le millésime 2025 passé en revue . . . . .	3
Le dossier exclusif de <i>La Plume</i> : les femmes et la compétition . . . . .	4
La saison des « crosseux » : encore une fois des vols exceptionnels . . . . .	11
Remerciements à Simon Brancucci : l'homme de l'ombre a tiré sa révérence. . . . .	14
Journée de clôture dans l'Oberland bernois : une expédition magnifique . . . . .	15
Par ici les potins du VLJ : des anecdotes croustillantes . . . . .	19
À la découverte de décors non répertoriés : des témoignages... secrets . . . . .	24
Une nouvelle équipe au Graitricks : les Cracoucasses se mouillent ! . . . . .	28
Journée <i>Hike &amp; Fly</i> dans l'Oberland bernois : juste exceptionnelle !. . . . .	31
Le marche et vol dans un livre : tous les secrets de Christophe Dargent . . . . .	33
Base d'entraînement et de formation de la Rega à Granges : ce qu'il faut savoir . . . . .	36
Avec le deltiste Francis Gafner : une passion qui ne le quitte pas ! . . . . .	40
La grande interview : les confessions de Gaël Schaffter . . . . .	44

## 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

Manon Bonnet

Damien Charmillot

Alexandre Constantin

Julien Gogniat

Arnaud Hirschi

Roman Kowalczyk

Laurent Petermann

Fred Racle

Marie Schindelholz

Raphaël Seuret

Nicole Siekmann

**Contribution** : Pierre Arn, Ernest Borruat,  
Fabrice Delévaux, Pierre Geiser, Christophe Mertz,  
Hubert Montavon.

## Agenda

- **Samedi 7 février 2026**  
Assemblée générale du VLJ à Courtemelon.  
D'autres informations suivront en temps voulu.
- **Du jeudi 14 au dimanche 17 mai 2026**  
Sortie annuelle du VLJ à Cavallaria.  
D'autres informations suivront en temps voulu.
- **Du samedi 23 au mardi 26 mai 2026**  
3<sup>e</sup> édition de la JURAairTour. Tous les renseignements en temps voulu sur [www.juraairtour.ch](http://www.juraairtour.ch)
- **Samedi 29 et dimanche 30 août 2026**  
Graitricks à Moutier.  
D'autres informations suivront en temps voulu.
- **Du samedi 29 août au lundi 1<sup>er</sup> septembre 2026**  
Fête du village de Courroux avec un stand tenu par le 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).*

## Éditorial: Le millésime 2025 passé en revue

Salut les spatzs !

Cela faisait un bon moment que je n'avais pas pris la plume de l'éditorial... Voici déjà le temps de lire la dernière *Plume*, la vraie, de la saison. Une saison qui a encore donné pleine satisfaction à bons nombre de zoziaux les plus divers. De magnifiques vols ont été effectués par nos champions, de nombreux horizons ont été survolés, de superbes sorties ont rassemblé des gens heureux et passionnés.

Une saison épargnée par les gros bobos et ça, c'est encore mieux!

Cette *Plume* vous fera (re)découvrir tous ces moments qui font de notre sport une véritable passion.

Vous y trouverez des articles des plus divers tels que de jolis récits, l'interview «vérité» sur notre ami deltiste (il en reste !) Gaël Schaffter, une enquête de très haute tenue sur les femmes dans le monde de la compétition ou encore le déroulement d'une sortie de clôture qui restera dans les annales ! Les sujets sont aussi variés qu'intéressants !

Cette *Plume* aurait pu s'appeler *La Plume* des transitions. Bien sûr, Roman vous fera un bilan de la saison de cross avec des vols fantastiques et leurs «transitions». Mais à côté de cela, plusieurs transitions sont en cours ou prévues au sein du Club VLJ, ainsi qu'à celui de *La Plume* elle-même. Vous en saurez un peu plus sur Simon Brancucci et ses années passées aux avant-postes de notre Club. Il a quitté sa fonction de responsable de l'entretien des sites lors de la dernière AG, à Champoz. Son bilan est à découvrir. Plusieurs membres seront sollicités pour une répartition des tâches sur les nombreux sites de vol que compte notre club.

Autre transition notoire, celle du Graitricks, qui voit son comité d'organisation totalement renouvelé. Ceci afin de faire perdurer cette manifestation incontournable encore longtemps, on l'espère. Vous en saurez évidemment plus dans nos pages.

Une autre petite transition qui s'est déjà passée, et de belle manière, est celle de Linsey Jeambrun, qui a pris ses nouveaux quartiers en Valais. Elle nous rassure à nouveau en nous certifiant qu'elle assumera toujours la mise en page de votre journal préféré ! C'est à elle que nous devons ce *design* rajeuni. Merci à toi !



Mais le travail nécessaire au résultat que vous avez sous les yeux est aussi l'œuvre de tout un comité qui se donne corps et âme (si, si...). Et pour se faire dans les meilleures conditions, il faut un chef, un meneur de troupe. Actuellement, ce n'est autre que Daniel Bachmann. Mais après d'innombrables années à nous botter les fesses, il est gentiment temps pour lui de penser à sa retraite de chef d'orchestre. Et pour passer la main en douceur, il va prendre deux oisillons sous son aile jusqu'à la fin de l'année prochaine. Pour assurer cette lourde tâche, ce sont deux membres actuels du comité de rédaction qui reprendront le flambeau : Marie Schindelholz et Laurent Petermann.

En attendant ce nouveau chapitre, il est déjà temps de penser à l'AG ! L'occasion de nous raconter cette saison passée, nos meilleurs souvenirs et dresser le bilan d'une année bien remplie et chapeautée par le comité imperturbable du Vol Libre Jura. Merci à lui, ainsi qu'à tous les bénévoles qui œuvrent pour faire perdurer notre passion.

Excellentes Fêtes de fin d'année et à très bientôt !

Alexandre Constantin

Enquête exclusive réalisée par  
Manon Bonnet et Marie Schindelholz

## Pourquoi les femmes hésitent tant à prendre le départ ?

Toutes deux passionnées de parapente, il nous tenait à cœur de parler d'un sujet découlant d'un ressenti commun : la faible représentation des femmes en compétitions de parapente, toutes catégories confondues. Nous nous sommes alors demandé si cela est simplement lié au nombre de femmes dans ce milieu ou bien cela découle-t-il d'autres facteurs ? Loin de nous l'idée de lancer un débat, d'axer cet article sur un point de vue féministe ou encore de donner notre avis propre. Nous avons voulu vous parler de faits et donner la parole aux principales intéressées : les femmes.

Cet article présente les résultats d'un sondage diffusé par divers biais (Whatsapp, mail aux clubs suisses, réseaux sociaux) et qui a reçu presque 200 réponses (197). Merci à toutes celles qui ont pris le temps de répondre à ce questionnaire en ligne.

### Qui sont nos sondées ?

Parce qu'elles sont les premières concernées par la question, nous avons pris le parti d'adresser exclusivement notre sondage aux femmes pilotes et avons réduit notre terrain d'enquête à la Suisse. L'objectif était de concentrer l'étude sur un contexte national, afin de mieux comprendre leurs perceptions et leur expérience de la compétition dans notre pays. La diffusion du sondage (traduit en trois langues) a touché toute la Suisse, la plupart des cantons suisses alémaniques et l'entièreté des cantons romands, y compris le Tessin et les Grisons y ont participé. Les femmes ayant répondu au sondage sont de tout âge (la majorité ont entre 26 et 45 ans) et parlent majoritairement le français (73) et l'allemand (105). Les années de licence sont diverses mais la majorité volent depuis 2 à 5 ans.

### Les chiffres de la FSVL

Parmi nos 197 participantes, 41 femmes ont déjà participé à une ou plusieurs compétitions (23%). Un nombre qui reflète parfaitement la réalité, comparé aux chiffres donnés par Daniel Graf, chef du sport de performance à la FSVL : « Nous comptons actuellement **22'457 membres actifs, dont 3'306 sont des femmes.** Cela correspond donc à une proportion de femmes de 17%. Dans le sport de compétition, en revanche, nous



avons une proportion légèrement plus élevée, qui atteint environ 20%. » Proportionnellement, les femmes sont donc légèrement mieux représentées dans les différentes ligues que dans la fédération.

#### Répartition hommes / femmes en fonction des catégories

Comp Liga  
25 ♀ : 201 ♂

H&F Liga  
6 ♀ : 26 ♂

Acro Liga  
9 ♀ : 29 ♂

XC Liga  
48 ♀ : 255 ♂

Delta Liga  
0 ♀ : 23 ♂

Répartition  
hommes / femmes  
dans les différentes  
ligues en Suisse.  
(Chiffres FSVL)

En compétition, la catégorie la plus réputée chez nos sondées est le marche et vol H&F (34 pers.), suivie par le cross-country XC (18 pers.) et l'acro (8 pers.) pour terminer. Et lorsqu'elles y ont pris goût, elles y retournent volontiers. En effet, sur le nombre de femmes ayant fait de la compétition, 20% concourent au moins une fois par année et 10%, plus de 5 fois par année !

## L'accès à la scène mondiale

Lorsqu'il s'agit de compétition en dehors de la Suisse, la proportion des femmes chute : moins de 10 % des femmes interrogées ont déjà pris part à un événement international, majoritairement en *cross-country*. Et pour les trois quarts d'entre elles, il s'agit d'une **expérience unique**, vécue une seule fois dans leur parcours de pilote. À l'inverse, 1 sur 10 participe à une compétition dans un autre pays au moins une fois par an.

Enfin, à peine 1% des répondantes ont franchi le pas du niveau mondial. Un chiffre qui illustre bien le fossé encore présent entre la pratique nationale et l'**accès à la scène internationale**. Malgré une partie sans avis, nous notons que la majorité des sondées ressent un manque de représentation féminine à haut niveau. Mais c'est loin d'être la seule raison, comme nous allons le voir plus loin.

## Facteurs psychologiques, techniques et culturels

Dans un premier temps, en sondant les femmes pilotes n'ayant jamais participé à une compétition, il ressort qu'environ 60% d'entre elles n'y trouvent que peu, voire aucun intérêt, et 40% invoquent l'**appréhension et le manque de confiance en soi**. En réponse ouverte, de nombreuses femmes indiquent aussi ne pas participer aux compétitions par manque d'expérience et la peur de voler dans « la foule ». La **maternité** est aussi un facteur pouvant limiter l'envie de participer aux compétitions, comme le cite une de nos sondées : « *En tant que mère de trois enfants, mon quotidien peut être très fatigant, ce qui a un impact négatif sur ma concentration lorsque je vole. Je ne peux pas voler en toute sécurité lorsque mon esprit est occupé à penser à mes enfants.* »

À cela s'ajoutent d'autres facteurs plus personnels ou techniques qui peuvent aussi les freiner dans leur décision de concourir.

En effet, parmi celles qui ont l'expérience de la compétition, certaines pointent du doigt un environnement fermé, où peut parfois apparaître un **climat de jugement** : « *Les athlètes sont très critiques (même les femmes...) et n'encouragent pas les nouveaux pilotes ou ceux qui ont des approches différentes.* » En effet,

la participation à un seul événement leur a largement suffi : « *Cela m'a conforté dans l'idée que je n'aime vraiment pas ça. Je n'aime pas l'ambiance « requin » qui règne* », un esprit « *chacun pour soi* » très présent en compétition (surtout au niveau national). Par ailleurs, le **culte de la performance** y est aussi très présent : « *La progression rapide est perçue comme la seule et la meilleure voie.* » Tandis qu'une autre témoigne : « *J'ai vu comment la pression de la performance pouvait pousser les pilotes, y compris moi-même, à prendre plus de risques et à prendre des décisions qui semblaient peu sûres.* » Une autre sondée indique aussi avoir été écœurée du risque à prendre pour « *une tablette de chocolat* ».

Poids, taille, physique, endurance, mental, chacun ses forces et ses faiblesses. Mais nous volons tous avec du matériel technique plus ou moins similaire et **pensé pour la majorité**. Or, les femmes, généralement plus petites et plus légères sont souvent péjorées sur cet aspect, leurs ailes seraient « *moins performantes et moins sûres [...] par vent fort et ascendants thermiques puissants* ». C'est pourquoi dans les catégories *cross-country*, elles doivent se parer de ballast (tout comme les hommes légers) pour espérer performer.



# Comment trouver sa place dans le ciel compétitif ?

## Encourager, accompagner, inspirer

Derrière ces freins évoqués précédemment, beaucoup de pilotes entrevoient aussi des moyens simples de rendre la compétition plus accessible et attrayante pour les femmes. Pour 67% des répondantes, la création de **groupes de femmes motivées** serait un levier important pour renforcer la confiance et le passage à la compétition. Mais les avis divergent : si certaines souhaitent des espaces exclusivement féminins pour gagner en assurance, d'autres préfèrent la mixité. Comme le résume une participante : « *Je ne ressens pas le besoin de groupes d'entraînement exclusivement féminins, car les pilotes avec qui je vole sont extrêmement solidaires, encourageants et patients. Cependant, si de nouveaux groupes de femmes sont créés, je serais ravie d'y participer.* »

Elles soulignent aussi l'importance d'une **meilleure visibilité de modèles féminins** (60%) et de la présence de **coaches femmes** (60%) pour favoriser l'identification et l'accompagnement : « *Avoir les conseils d'une femme est parfois plus précieux.* »

Certaines imaginent des **formats plus accessibles**, tels que des « *modèles de courses mixtes de découverte avec des ailes A/B pour une approche graduelle* », permettant de se familiariser avec la compétition **sans pression de performance**. D'autres regrettent un manque d'informations claires : « *Le site web où je trouve des informations peu pertinentes fait que mon envie de pratiquer un sport de compétition est complètement anéantie* », « *les opportunités au sein de la ligue restent floues pour les non-initiés* ».

## Que penser des compétitions 100% féminines ?

L'idée d'une compétition 100% féminine divise et c'est non sans surprise que nous découvrons une parité presque parfaite entre le oui et le non. Certaines y verraient un **cadre plus serein et bienveillant** : « *Moins de stress quant au jugement* », « *sans qu'un homme intervienne pour donner des conseils jamais demandés* ». Elles y voient un moyen de **créer une communauté** et pensent que « *ça permettrait de rassembler des femmes pilotes* », et créer une **saine compétition** avec « *une envie de mesurer [son] niveau avec d'autres femmes de tous niveaux !* » Du côté du non, on estime au contraire que **la mixité doit rester la norme** et que « *le vrai féminisme [...] commence par le fait de s'émanciper dans la réalité de notre monde, et non*



*pas dans un environnement aseptisé* ». **L'approche collaborative** fait aussi son chemin : « *Des hommes sont prêts à nous donner la place que nous souhaitons mais c'est à nous de leur montrer celle que nous voulons.* » Entre besoin d'un espace sécurisant et volonté d'évoluer dans un milieu mixte, les avis divergent, mais toutes s'accordent sur un point : l'important est de se **sentir légitime**.

## La question de l'équité dans les classements hommes et femmes

Cette question a fait beaucoup réagir et apporte de nombreuses idées intéressantes. La plupart sont pour un **classement séparé** homme/femme, souvent pour une question de **visibilité**, comme l'indique ici une sondée : « *Un seul classement général donnerait l'impression que le genre féminin n'est pas suffisamment important pour avoir son propre classement. Cela nuirait gravement à l'image du genre féminin, qui, au contraire, a besoin de visibilité.* » Au contraire, d'autres témoignent qu'il serait intéressant de réunir les deux classements : « *Si on juge la technique de précision pour un atterro/jeux en vol/touch.* »

Une sondée nous partage une idée intéressante en termes de justice : « *Je pense qu'un classement par **catégorie de PTV** plutôt que par genre serait plus adapté. Car ce qui nous différencie des hommes, c'est bien souvent le poids. Et les hommes légers sont d'ailleurs les grands perdants dans cette histoire.* » Il s'agit en effet d'une problématique impactant les compétitions de **cross-country** et **marche et vol**.

On nous rappelle également que la **valeur du sport ne se mesure pas qu'en résultats**, mais aussi en progression et dépassement de soi : « *Il ne faut pas se concentrer sur ceux qui montent sur le podium mais aussi sur ceux qui accomplissent de grandes choses en dehors.* » Car pour beaucoup, l'essentiel est avant tout de **participer**, de **progresser** et de **partager** une expérience commune.

## Osez la compétition en toute conscience !

Vivre une compétition, c'est une **expérience marquante** pour la majorité des pilotes interrogées. Entre renforcement de la confiance, dépassement physique et psychologique, les bénéfices semblent dépasser largement le cadre du simple résultat sportif : « *Dans un contexte compétitif, on prend réellement conscience de la place du mental et des **capacités infinies** qu'on peut développer dans ces environnements-là.* » C'est un apprentissage de son fonctionnement propre : « *Ça te permet de grandir, [...] une sortie de ta zone de confort, qui te sera largement bénéfique par la suite.* » Les sondées mettent aussi en avant : le **plaisir pur**, la découverte de nouveaux sites de vol, la meilleure utilisation et l'**optimisation des instruments de vol** ainsi que l'**interprétation météo**, la rencontre de pilotes du

monde entier, la progression, les rires, le **fun**, etc. Une sondée nous raconte : « *Grâce aux compétitions et au fil des années, j'ai beaucoup appris et acquis d'expérience. J'ai rencontré d'autres pilotes avec qui j'ai partagé de magnifiques vols et vécu de belles anecdotes. J'ai beaucoup appris en volant dans différentes régions, pays et surtout, dans différentes conditions météorologiques.* » Une autre sondée explique : « *J'ai appris à combiner mes compétences de pilotage à mon endurance, et surtout, à mieux préparer mes vols. J'aime venir avec un plan, l'ajuster au cours de la journée en communiquant avec les autres et en **découvrant d'autres stratégies et approches.*** »

D'autres recommanderaient la compétition avec plus de réserve, le **facteur risque** revenant à plusieurs reprises : « *Pousser quelqu'un à aller faire de la compétition alors qu'il n'est pas prêt, c'est accidentogène*», ou encore « *dans le stress ou la pression de la compétition, je ne voudrais pas pousser une personne à faire des choix qui pourraient l'amener à se mettre en danger* ». En effet, pour certaines, il serait nécessaire de mettre en place de meilleures règles de sécurité.

**Dans le ciel comme en compétition, il n'y a donc pas de petite victoire : chaque vol compte, chaque essai fait grandir. Et peut-être qu'en osant plus souvent se lancer, les femmes écriront peu à peu une nouvelle histoire du parapente.**



# Interview avec Sarah Zimmermann, 7<sup>e</sup> (classement femmes) au championnat du monde XC 2025 au Brésil et championne de Suisse de XC

## Salut Sarah. Peux-tu te présenter en quelques mots et nous parler de ton expérience en compétition ?

J'ai 28 ans et je vis actuellement à Bienne, où j'étudie le génie du bois. Le week-end, je me rends généralement dans l'Oberland bernois, car c'est là que se trouve ma véritable maison et où je préfère toujours voler. J'ai mon brevet depuis environ 9 ans. À l'origine, je me suis lancé dans les compétitions parce que je voulais progresser en vol XC. J'avais déjà volé plusieurs journées complètes, et pour pouvoir voler encore plus loin, il fallait que je sois plus rapide. La compétition est un excellent moyen de s'entraîner à cela. Le départ des compétitions est souvent stressant, car beaucoup de pilotes sont rassemblés au même endroit. Une fois la course lancée, le groupe se disperse un peu, et c'est vraiment amusant d'avoir une comparaison directe et de « courir » contre les autres.

## En ce qui concerne la Coupe du monde au Brésil, était-ce ta première? Et peux-tu nous expliquer le fonctionnement d'un tel événement ?

C'était ma première participation à une Coupe du monde mais j'avais déjà participé à la Coupe du monde juniors et à d'autres compétitions internationales. Lors de la Coupe du monde, il y a en plus du classement individuel un classement par équipes, c'est-à-dire par nations. Quatre personnes peuvent concourir dans le système 3+1 – généralement 3 hommes et 1 femme. Les pilotes volent à la fois pour l'équipe et pour le classement individuel. Ce qui est particulier, c'est qu'il n'y a pas de résultats à retirer dans la catégorie équipes. Les deux meilleurs résultats de la journée sont pris en compte. Il est donc important qu'au moins deux pilotes de l'équipe atteignent l'arrivée, sinon cela entraîne un retard important en points.

## Pour en venir au sujet de l'article, penses-tu que les femmes sont suffisamment représentées dans ce sport au niveau de la compétition ?

Malheureusement non ! Je ne sais pas exactement pourquoi mais, globalement, il y a beaucoup moins de femmes que d'hommes qui pratiquent le parapente et dans les compétitions, la proportion de femmes est encore plus faible. J'apprécierais vraiment d'avoir plus de

pilotes féminines en compétition, ce qui élèverait également le niveau.

## Dans les compétitions, les résultats sont séparés entre hommes et femmes (si suffisamment de femmes participent). Qu'en penses-tu ?

Je trouve cela globalement correct, mais je le vois de manière critique. Idéalement, la distinction devrait se faire par le poids car c'est souvent l'inconvénient évident pour une femme, qui est généralement plus légère. Les femmes et les hommes fonctionnent également différemment dans d'autres aspects, par exemple dans la gestion du risque. C'est pourquoi je trouve justifiable d'avoir un classement séparé. Cela pourrait même favoriser le nombre de participantes.

## As-tu l'impression d'être considérée différemment des hommes lors des compétitions ?

Dans les airs, je ne remarque aucune différence mais au sol, oui. Je reçois plus d'attention, on me reconnaît plus facilement et on m'aide plus souvent – ce qui est pratique avec le matériel lourd. Il est rare que je doive me défendre contre des hommes qui veulent tout expliquer de manière prétentieuse.

## Tu es un modèle pour celles qui participent actuellement aux compétitions. Comment te sens-tu à ce sujet ?

Je n'y pense pas beaucoup et je fais ce qui me plaît. Je rappelle cependant régulièrement qu'il ne faut pas me suivre aveuglément. Je fais souvent des manœuvres « risquées » et il est donc important que les autres réfléchissent et évaluent avant de suivre. J'aime partager mon expérience pour que d'autres puissent éventuellement en tirer des leçons.

## Qu'est-ce qui t'attire dans le sport de compétition ?

J'aime me mesurer aux autres, avoir une comparaison directe et apprendre grâce à cela. De plus, l'esprit de communauté est super.



### **Et qu'est-ce que le sport de compétition t'a apporté ?**

J'ai progressé en vol et j'ai noué de nouvelles amitiés.

### **À quoi ressemblerait ta compétition idéale ? Avec ton expérience, changerais-tu quelque chose ?**

Je n'en sais rien. Jusqu'à présent, nous avons un excellent niveau et de super compétitions dans la Swiss League. Le débat actuel sur la sécurité est un autre sujet sur lequel je ne souhaite pas m'étendre ici.

### **Quels sont tes plus beaux souvenirs de compétitions ?**

Quand, après une journée difficile et intense, on arrive à l'arrivée et qu'on peut trinquer à un vol réussi. Ou lorsque l'on découvre de nouvelles régions grâce aux compétitions et que l'on admire les paysages incroyables depuis le ciel.

### **Pourquoi recommanderais-tu à d'autres femmes d'y participer ? Quels conseils donnerais-tu à une jeune pilote souhaitant se lancer dans la compétition ?**

Il faut simplement essayer, venir et ne pas hésiter à demander de l'aide ou des conseils. Tous les pilotes, surtout les femmes pilotes, sont très serviables, sauf dans les dix dernières minutes avant le départ, lorsque tout le monde est stressé. De plus, il existe des vols régionaux qui servent de journées d'entraînement et offrent une excellente introduction, ainsi que le *Newcomer Challenge*.

### **Comment vois-tu l'évolution de ta carrière en compétition ?**

Je veux continuer à m'amuser et profiter du vol. Si j'y réussis, tant mieux, mais il est également important de maintenir une bonne gestion du risque.

Manon Bonnet et Marie Schindelholz



# Des kilomètres à la pelle ! Trois performances qui font rêver en delta

Eh bien, quel printemps en 2025 ! Les cieux suisses ont été super généreux pour nos pilotes de vol libre, avec des thermiques qui tiraient comme des fous et des vents qui poussaient dans le bon sens. Mai, c'était le top pour aller loin et tenir longtemps en l'air. Aujourd'hui, on zoome sur trois vols dingues repérés sur XContest. Ça montre bien l'esprit aventurier et le savoir-faire de notre bande de passionnés.

## 1. Francis Gafner : un marathon dans les nuages de 241,64 km, le 17 mai

Francis, ce vieux de la vieille, a fait un truc de ouf le 17 mai. Parti à 11h14 pile poil, il a avalé 241,64 km en triangle plat, direct en tête du classement pour le mois ! Un vol classique en cross. J'imagine qu'il a bien surfé sur les thermiques pour enchaîner sans se noyer. Navigation au poil, énergie gérée comme un pro. Toujours comme ça, les grandes traversées du printemps où chaque kilomètre est une victoire. Francis, avec ses années de baroude, a dû atterrir le sourire aux lèvres après des heures à planer. Un vol qui donne envie de tout lâcher et de filer horizontalement. Bravo Francis, t'es un exemple pour les petits nouveaux !

## 2. Danny Gafner : 184,91 km de pures émotions, le 1<sup>er</sup> mai

Le 1<sup>er</sup> mai, jour férié oblige, Danny Gafner a décollé à 13h06 pour un beau 184,91 km en triangle plat. C'était la joie totale, avec le printemps qui transformait une balade en grande épopée. Danny, avec son style coulant et son flair pour les nuages qui montent, a chopé les vents d'altitude pour avancer vite fait. Pas le plus long mais intense à mort et ça colle pile avec l'ambiance de la famille Gafner. Pensez aux thermiques qui boostent l'aile, aux vues sur les lacs en bas du Jura... Parfait pour montrer comment une bonne météo peut te faire doubler les bornes. Chapeau Danny, t'as mis le feu !

## 3. Davis Tomasi : 80,47 km d'exploration sympa, le 1<sup>er</sup> mai

Même jour, le 1<sup>er</sup> mai à 12h36, Davis Tomasi a fait plus cool : 80,47 km seulement mais quel plaisir ! Ce gars, qu'on voit souvent traîner sur les spots du Jura bernois, a tourné en boucle pour tester son matos ou peaufiner ses sauts entre thermiques. À cette distance, c'est la qualité qui prime : atterros nickel, une vraie communion avec les bosses du relief. Le genre de vol qui booste les débutants. Excellent Davis, continue comme ça !

## Bilan rapide

Ces trois-là, deux le 1<sup>er</sup> mai et un le 17, font plus de 500 km au total, une preuve que le delta, chez nous, cartonne en 2025. Dans *La Plume*, on n'kiffe pas que les chiffres, mais aussi les petites histoires derrière chaque envol.

## Parapente : des vols de légende !

L'été 2025, ça chauffe grave pour le vol libre, avec une météo qui rend fou ! Après les délires des deltistes au printemps, place au parapente : trois vols sur XContest qui claquent par leur culot et leur précision. Du Jura aux Montagnes neuchâteloises, ces traces montrent la passion qui nous unit tous.

### 1. Roman Kowalczyk : 175,06 km de traversée folle, le 12 juillet

Le 12 juillet 2025, Roman a fait de sa matinée un vrai voyage, décollage à 11h09 d'un spot soleurois mythique, et hop, 175,06 km en triangle plat. Ça le met direct dans le top des classements ! Avec des thermiques d'été qui cognent et des vents de nord qui aident, il a tenu 8h30 en l'air. Roman, habitué aux bosses du Jura, a piloté comme un chef, zappant les zones mortes pour glisser à fond. Les vues sur les montagnes, les cumulus en guise de tremplins... Atterrissage en héros après une boucle bien ficelée.

### 2. Joris Lardon : 157,52 km d'harmonie totale, le 1<sup>er</sup> mai

On remonte en mai pour Joris : décollage à 11h24, le 1<sup>er</sup> mai 2025, et pan, 157,52 km. Parti d'un *take-off* jurassien basique, il a chopé une météo de rêve, ciel clair, thermiques doux sans turbulences, parfait pour 6 heures de vol zen. Stratégie sur les transitions, finesse au top. Pas de folie des grandeurs, juste le pur kiff du parapente, se fondre dans l'air. Idéal pour motiver les *crossmen* du milieu. Super Joris, une vraie mélodie dans les airs !

### 3. Arnaud Hirschi : 162,78 km de précision au millimètre, le 1<sup>er</sup> mai

Juste avant Joris, à 11h20, le même 1<sup>er</sup> mai, Arnaud a claqué 162,78 km blindé d'énergie. Même coin du Jura pour le *take-off*, 7h30 en l'air pour ce triangle plat. Arnaud, le régulier des vols, a surfé les premiers thermiques pour une avance régulière, atterrissant avec du jus en rab. Virages optimisés, gestion d'énergie de pro, nonchalant en surface mais technique dedans. Un modèle pour progresser, Arnaud !

## Bilan et ce qui vient

Ces trois, deux pile poil le 1<sup>er</sup> mai et un en plein été le 12 juillet, font 495,36 km cumulés, un mix qui montre comment on s'adapte aux saisons volantes. Du frais du printemps à la chaleur estivale, c'est l'âme du VLJ, pas

que des stats mais des appels à voler ensemble, à causer, à monter d'un cran.

Le 14 mai 2025, Morane décolle de Montoz à 11h13 pour un vol de légende : 231,46 km en 8h58, sur son Ozone Enzo 3. Il explose son propre record d'avant (227 km), un truc qui motive à bloc ! Allez, on suit l'exemple !

## Record du VLJ : Morane Montavon défonce les 227 km !

Roman Kowalczyk

### Parapente

Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
<b>1. Roman Kowalczyk</b>				<b>860.69</b>		
	1. 12.07.2025	Weissenstein	175.06	245.08	8h39	21.01
	2. 01.05.2025	Montoz	157.88	221.04	6h56	22.74
	3. 10.05.2025	Mont-Soleil	145.77	204.08	6h20	23.35
	4. 28.06.2025	Mont-Soleil	136.06	190.49	6h37	21.25
<b>2. Joris Lardon</b>				<b>831.11</b>		
	1. 01.05.2025	Raimeux	157.52	220.53	6h01	27.56
	2. 14.05.2025	Montoz	156.97	219.75	8h00	20.99
	3. 28.06.2025	Weissenstein	144.93	202.90	6h34	23.22
	4. 10.05.2025	Raimeux	134.24	187.93	5h21	25.10
<b>3. Arnaud Hirschi</b>				<b>827.14</b>		
	1. 01.05.2025	Montoz	162.78	227.89	7h40	21.47
	2. 28.06.2025	Weissenstein	161.53	226.15	7h13	23.68
	3. 24.08.2025	Graitery	148.73	208.22	6h52	22.41
	4. 18.05.2025	Le Suchet	164.88	164.88	6h41	24.95
<b>4. Adrien Meyer</b>				<b>766.11</b>		
	1. 11.07.2025	Weissenstein	154.52	216.33	6h53	23.43
	2. 28.06.2025	Weissenstein	136.87	191.61	6h52	21.29
	3. 10.05.2025	Raimeux	135.55	189.77	5h34	25.99
	4. 23.08.2025	Montoz	120.29	168.40	5h08	24.18
<b>5. Morane Montavon</b>				<b>747.00</b>		
	1. 14.05.2025	Montoz	231.46	324.04	8h58	27.52
	2. 30.04.2025	Weissenstein	150.00	180.01	7h35	21.11
	3. 10.08.2025	Graitery	93.78	131.29	3h31	27.88
	4. 09.04.2025	Graitery	111.66	111.66	3h56	28.57

#### Puis, en résumé :

(06) Pierre-Yves Schlup	693.27	(16) Hervé Duplain	334.58	(26) Damien Charmillot	168.31
(07) Steve Juvet	592.42	(17) Diego Menozzi	324.80	(27) Florent Schori	140.57
(08) Laurent Petermann	542.38	(18) Laurent Schwab	289.81	(28) Marie Schindelholz	108.44
(09) Fabio Viola	512.93	(19) Pierre Arn	274.01	(29) Michaël Rollat	96.84
(10) Alphonse Frésard	481.02	(20) Pierre Comte	227.19	(30) Jean-Marc Fasel	51.98
(11) Nathan Chaignat	451.32	(21) Lauréline Humair	205.71	(31) Fred Racle	43.27
(12) Gürkan Celikbilek	442.51	(22) Robin Lüchinger	196.98	(32) Jordan Eschmann	30.52
(13) Christophe Guillet	378.47	(23) Arnaud Moretti	191.95	(33) Sarah Mathey	26.29
(14) Cyrille Girardin	358.02	(24) Valérie Groux	191.02	(34) Raphaël Seuret	24.15
(15) Francis Gafner	352.29	(25) Manon Bonnet	189.37		

## Delta

Rang	Date	Décollage	Distance	Points	Durée	km/h
<b>1. Francis Gafner</b>				<b>803.33</b>		
1.	17.05.2025	Montoz	241.64	338.29	7h49	31.89
2.	11.04.2025	Moron	143.94	201.51	4h47	32.12
3.	10.05.2025	Moron	143.55	200.97	4h38	32.70
4.	29.09.2025	Moron	52.12	62.56	2h28	22.73
<b>2. Danny Gafner</b>				<b>567.26</b>		
1.	01.05.2025	Moron	184.91	258.88	4h59	38.07
2.	05.04.2025	Moron	80.78	113.10	3h35	24.47
3.	04.04.2025	Moron	75.20	105.29	3h28	27.22
4.	10.05.2025	Moron	74.99	89.99	3h16	23.53
<b>3. Davis Tomasi</b>				<b>445.49</b>		
1.	01.05.2025	Moron	80.47	96.56	3h04	32.32
2.	14.05.2025	Moron	65.80	78.96	3h00	30.16
3.	18.05.2025	Montoz	48.31	48.31	2h15	22.60
4.	09.04.2025	Moron	26.27	42.03	2h05	18.39
<b>4. Simon Rousselot</b>				<b>445.49</b>		
1.	19.03.2025	Mauborget	35.77	50.08	2h15	18.05
2.	18.05.2025	Montoz	53.82	0	2h56	18.70



Danny Gafner, toujours plus près de la première place décrochée par son père Francis.



Roman Kowalczyk, une nouvelle fois sur la première marche du podium.

## Simon Brancucci met le sécateur de côté

Responsable de l'entretien des sites du VLJ pendant 16 ans, Simon Brancucci a rendu son tablier lors de la dernière assemblée, à Champoz. Pendant toutes ces longues années, il a fait en sorte que nos décollages soient bien entretenus. Une noble mission accomplie souvent avec des bénévoles habiles du sécateur et de la débroussailluse.

Faut-il vraiment le présenter ? Brièvement, d'accord ! J'ai le plaisir de mettre en avant Simon, breveté depuis une vingtaine d'années et actif au sein du Vol Libre Jura. Simon a découvert le parapente grâce à un ami qui l'a convaincu d'essayer. Un jour, sa famille lui offrit un bon pour un vol : « *J'ai tout de suite accroché* », dit-il.

Il a fait son brevet chez Fred, puis a rapidement rejoint notre club. Un beau jour, lors d'une assemblée générale, les membres du comité ont lancé un appel pour trouver quelqu'un en charge de l'entretien des sites. Simon a alors demandé à un ami du club de partager la tâche, pensant qu'il ne s'agissait que de deux ou trois séances de débroussaillage... mais celui-ci refusa. Le Matou, entendant la discussion, lança alors : « *Simon, tu y vas ?* » Pris de cours, il finit par accepter, « *sans vraiment savoir dans quoi je me lançais* », avoue-t-il aujourd'hui.

Résultat : 16 années de bons et loyaux services à entretenir nos sites de vol ! Pendant toutes ces années, Simon n'a jamais caché quelques petits dérapages après les journées d'entretien : « *J'ai toujours essayé que ce*



*soit ludique : autour d'une fondue ou d'un apéro, pas juste entretenir un site et se tirer. Parfois, on a même bu quelques coups du milieu... »*

Il m'a également raconté une sympathique anecdote avec Pierre : « *Un jour, à Raimeux Sud, Pierre m'a demandé de l'assurer pendant qu'il coupait des branches dans un arbre. Il a commencé à tailler, puis, sans que je m'en rende compte, il a sauté d'un arbre à l'autre ! D'un coup, j'entends un grand bruit, la corde se tend et me voilà projeté dans l'arbre d'en face ! Évidemment, le petit sapin où Pierre avait atterri n'a pas tenu, et lui aussi s'est retrouvé au sol, bien secoué ! »*

À l'époque, c'était souvent comme ça : « *Un jour, après un entretien, on voulait faire un vol. Le vent était de cul, alors on est allés manger une fondue. En ressortant, la nuit tombait, mais le vent s'était calmé. On a donc fait un vol de nuit à Raimeux ! Damien bloquait la route pour qu'on puisse atterrir, car c'était la seule zone éclairée ! »*

Des anecdotes comme celles-là, Simon en a plein ! Un grand merci à lui pour sa contribution essentielle à l'entretien de nos sites pendant toutes ces années, toujours avec des décollages propres et soignés.

Il conclut ce bel entretien en encourageant les jeunes à reprendre le flambeau : « *Il ne faut pas avoir peur du boulot. Des gens motivés, il y en a toujours.* »

Arnaud Hirschi

# Sortie du Club à Mürren : un sacré match !

**Résumé de la rencontre à l'extérieur : Mürren – VLJ**

Résultat : 0-5.

**Lieu et date :** Mürren - Arena, samedi 18 octobre 2025.

**Spectateurs :** 2'453 personnes, 75 oiseaux, 28 vaches et 6 hélicoptères.

**Matériel :** 1/2 tonne de sacs, environ 2'000 m carrés de tissus et plus de 10 km de suspentes !

**Samedi 18 octobre a eu lieu la sortie tant attendue du Club. Plus d'une quarantaine de parapentistes motivé(e)s ont participé à l'événement. Il était initialement prévu de se confronter aux Schwytzois du Fronalpstock mais suite à l'incertitude de la météo, l'organisation, gérée d'une main de maître par Julien Gogniat, a préféré jouer la sécurité et nous nous sommes finalement déplacés à Mürren pour aller gagner largement la partie.**

**Début du match reporté et 50 minutes de pénalité contre le VLJ**

Delémont, 6h30 : nous nous retrouvons devant le comptoir avec nos maillots et équipements. Là, intervient un petit couac : le centre avant-gauche, qui conduit l'autocar, est déjà parti croquer de son côté aux Franches-Montagnes. Finalement, après quelques coups de téléphone et le demi-tour du bus aux Bois, toute l'équipe a pu embarquer dès 7h à Glovelier, puis Delémont et enfin Moutier.

## Arrivée au stade et premier tiers

Arrivés sans pression et sous un ciel bleu à la Mürren-Arena, différents groupes se sont formés. En effet, il existe une multitude de choix possibles pour occuper cette sainte journée dans l'antre de ce stade gigantesque. Possibilité de décoller depuis Mürren, départ de ce même lieu pour accéder à pied aux différents décors avoisinants : Birg, Bietenlücke, Schiltgrat, Schilthorn, etc... Les conditions météo étaient bonnes et le décor somptueux. Tout le monde en a largement profité. C'était juste magnifique !





## Deuxième tiers et retrouvailles au Marlen's Snack

En fin d'après-midi, toute l'équipe s'est réunie à la buvette de l'atterro pour se désaltérer et se féliciter du résultat positif tout en observant, têtes en l'air, les acrobaties de parapentes et les sauts des base-jumpers avec leur drôles de silhouettes. La plupart d'entre nous ont en encore mal à la nuque. « *J'ai jamais vu autant de sarrasins tomber du ciel !* » (dixit Pierre)



Puis à 17h, embarquement pour le voyage de retour après cette superbe journée. Manquent sur la photo de groupe (si je n'oublie personne..): Sabine, Lorrain,

Sébastien, Adrien et Alex qui étaient encore au vestiaire au moment de la pause.





17h20 : intervention du président et du staff médical avec distribution de boissons énergisantes à chaque membre de l'équipe.

### Troisième tiers et prolongations

Pour terminer en beauté cette fabuleuse journée et malgré la large victoire, notre organisateur préféré avait prévu de jouer les prolongations (sur inscriptions préalables) au restaurant de la patinoire delémontaine. Au menu : fondue chinoise et apparition sur la glace de l'attaquant Arnaud Hirschi qui nous a rejoint en fin de partie pour sceller le score.



*Dernier goal de la soirée pour l'attaquant Arnaud Hirschi.*

Ce voyage inoubliable a été offert à tous les participants (sans le souper et les remontées, faut pas pousser quand même..) grâce aux bénéfices de la journée du 50e et de la Fête de Courroux. Un grand merci au Club et à son comité. Un énorme merci à Julien pour la parfaite organisation ainsi qu'à Virginie, sainte-patronne de la Fête de Courroux et à tous les bénévoles ! À plus au déco !

**Laurent Petermann**



# La Plume prépare sa mue et est résolument tournée vers l'avenir !

Quelques petites informations importantes concernant l'avenir de *La Plume*. Comme vous le savez, le « dictateur » (donc moi! Daniel B.!) va passer la main à fin 2026. La décision est mûrement réfléchie et connue du comité du VLJ depuis belle lurette. Cela étant, l'avenir du journal s'annonce radieux, nous en sommes toutes et tous convaincus.

Et c'est un duo de talent qui va prendre les rênes de *La Plume*. L'année 2026 sera donc celle de la transition, tout en douceur...

### Des noms, des noms ?

Eh bien, les voilà... Marie Schindelholz et Laurent Petermann vont reprendre le flambeau. Un binôme de qualité qui va déjà participer à l'élaboration des deux numéros de 2026. Quant à la mise en page, elle sera toujours de la responsabilité de Linsey Jeambrun. C'est assurément un gage de qualité, tant son travail est unanimement apprécié à sa juste valeur.



Un comité « bruyant » chez le dictateur (de gauche à droite) : Raphaël Seuret, Alexandre Constantin, Damien Charmillot, Arnaud Hirschi, Laurent Petermann, Julien Gogniat, Nicole Siekmann, Marie Schindelholz et Fred Racle. Manque sur la photo : le dictateur (normal c'est lui qui la prend !)



Les deux nouveaux futurs co-présidents de *La Plume* : Marie Schindelholz et Laurent Petermann.

Pour mieux les connaître, commençons par la biographie « express » de Marie.

C'est facile de la reconnaître sur un site de déco : elle arbore toujours un large sourire. Quel rayon de soleil ! Et elle est souvent avec son Diego, quand elle ne fait pas sa passagère en biplace... Marie a commencé le parapente en 2021 et a terminé sa formation en 2022.

Elle vole évidemment beaucoup dans son Jura natal et également en Valais, plus précisément à Zinal, où elle a vécu une année. C'est d'ailleurs dans le Val d'Anniviers qu'elle a vécu ses premières expériences en vol thermique. Comme elle le dit si bien, elle y va tranquillement, « *mais ce que j'aime particulièrement, ce sont les vols avec les copains, les vols contemplatifs où j'ai le temps d'admirer les marmottes et les chamois, mais aussi les vols où ça tape en l'air et où on se sent bien vivant* ».

Et quand elle évoque son plus beau vol cette année à Zinal, c'est incontestablement celui qui a suivi une période d'inactivité de trois mois consécutivement à une opération : « *J'ai enroulé le thermique pendant deux minutes aux côtés de deux gypaètes barbues. Magique !* » Comme on la comprend ! Et surtout, elle fera une bonne co-responsable éditoriale de *La Plume* !

Marie formera à coup sûr un duo de choc avec Laurent Petermann. Ils font tous deux preuve d'une grande motivation. *Last but not least*, leur plume respective est de grande qualité.

Laurent a commencé le parapente en septembre 2015 dans l'école du Fred et a passé le brevet en 2016. Il a rapidement été attiré par les vols de distance. Pour progresser et comprendre la matière, il a suivi les meilleurs crosseurs du VLJ. En résumé, Laurent (53 ans) est un acharné du cross. Depuis quelques mois, son compagnon de vol est une Advance Sigma DLS de catégorie C.

Son meilleur vol ? « *Difficile à choisir tant il y en a de magnifiques. Je dirais le vol depuis Montoz jusqu'à Interlaken en 2023 ou le vol depuis le Suchet jusqu'à Sursee (142 km) cette année.* » Respect !

Son rêve. Avec l'humilité qui le caractérise, il dit le réaliser par le simple fait de voler : « *Si l'occasion se présente, je suis pas contre un petit vol du Jura au Valais.* » Son mandat à la tête de *La Plume*, il le voit dans le fait de simplement continuer à écrire des articles et à œuvrer avec cette belle équipe pour que le journal perdure.

Depuis de nombreuses années, *La Plume* est réalisée par des « plumitifs » de talent. Ils forment le très offi-

ciel comité de rédaction. Il se réunit deux mois avant la parution du journal pour élaborer le programme et se répartir les tâches. Sans ces bénévoles, pas de *Plume*.

Bonne information sur le front de la relève, le comité s'enrichit de deux nouvelles plumes, Manon Bonnet et Hervé Duplain. Avec leur arrivée, les anciens du groupe pourront s'en aller la tête haute et avec le sentiment du devoir accompli. Mais on ne pousse personne vers la sortie...

Manon Bonnet a commencé le parapente en 2016 à Villeneuve, juste après son arrivée en Suisse. Elle y pensait depuis longtemps, tout en hésitant avec le parachute. « *C'est la notion de la liberté et de l'autonomie qui m'a fait choisir le parapente.* »

Elle a continué dans cette voie de l'autonomie en partant en voyage seule avec son parapente pendant une année après l'obtention de son brevet. Ce furent des pérégrinations au gré des envies entre le Népal et la Nouvelle-Zélande. À son retour en Suisse, elle a envie de se perfectionner et participe ainsi à quelques petites compétitions de H&F : « *J'ai aimé l'ambiance et je continue toujours un peu plus, par défi personnel aussi. J'ai rencontré il y a quelques années un homme génial, qui a fait du parapente son métier. Et même si on peut donner l'image d'un couple monomaniaque de ce sport, eh bien, c'est faux : on a acheté des VTT électriques !* »



Manon Bonnet, qui a fraîchement rejoint le comité de rédaction de *La Plume*.

Autre arrivée dans le comité de rédaction, celle d'Hervé Duplain, pilote de cross confirmé et qui adore aussi le « petit » vol sympa depuis le site escarpé de Delémont, mais qui préfère de loin les grandes envolées au-dessus de nos crêtes. Comme on dirait par chez nous, Hervé s'est mis au parapente sur le tard, même s'il a toujours été attiré par le vol. Sa grande passion de jeunesse était l'ornithologie : « À 18 ans, j'ai réalisé mon premier vol solo en Cessna. Quelques années plus tard, ma licence de pilote privé en poche, j'ai eu tout loisir de donner libre cours à ma passion. En 2015, à l'occasion d'un vol biplace en parapente, j'ai su que le vol libre était ce que je voulais faire : cette sensation de liberté correspondait à mes rêves. En 2017, j'ai obtenu mon brevet et suis tombé dans la potion magique. D'emblée, j'ai voulu parcourir le ciel et c'est logiquement vers le cross que je me suis tourné. Plus récemment, je me suis mis à pratiquer de manière plus intense le Hike & Fly, qui me permet d'être en lien avec la nature et moi-même à la montée comme lors du vol. Je me rends compte qu'il s'agit d'une véritable addiction, mais on ne vit qu'une fois. » (DB)



Hervé Duplain, dernière recrue du comité.



## Il grimpe pour notre sécurité !

Vous l'aurez probablement remarqué, le site de Boécourt est équipé d'une nouvelle manche à air sur l'arbre à droite du décollage. Itou à l'atterrissage du terrain de football de Saint-Ursanne. Cette double initiative, on la doit à Nicolas Philippe : « *J'aime bien ça* », nous a-t-il dit lorsque nous l'avons contacté. Il va s'attaquer à celles de Graiteray et de la Montagne-de-Moutier. Lorsque vous lirez ces lignes, elles auront peut-être été remplacées. Et il ne faut pas hésiter à le contacter pour compléter la liste des manches à remplacer...Grimper, c'est une affaire de spécialistes. Et Nicolas l'est. Voici son numéro de téléphone au cas où : 079/327 79 23. (DB)

## Un automne pour ainsi dire... printanier

Le mois d'octobre passé a été « fumant ». De jolis vols ont été réalisés, presque exclusivement à Boécourt. On doit cette situation à une période de haute pression centrée sur les îles britanniques qui nous amené des généreux courants de bise. La balise de La Caquerelle n'a que très rarement changé de direction pendant plus de deux semaines. Ce qui a donc permis à plusieurs pilotes de faire l'essuie-glaces jusqu'à la tombée de la nuit. Ce qui a fait dire à un célèbre pilote volant régulièrement avec une veste jaune : « *C'est un automne pour ainsi dire printanier.* » Exact, Pierre ! (DB)

## Sorvilier : un gros entretien !

Ce n'est probablement pas le site le plus fréquenté, mais le site de Sorvilier se prête par exemple bien pour des H&F de fin de journée. Et ce n'est aussi pas le plus facile. Le site est étroit, quelque peu en dévers dans sa partie du haut, raide et court. Mieux vaut dès lors être à son affaire et bien maîtriser le gonflage de son aile. Ce décollage nécessite comme beaucoup d'autres un entretien régulier, à savoir la fauche une fois par année. Les arbres poussant devant le déco, les bûcherons ont été appelés à la rescousse pour une grosse taille dont seuls les as de la tronçonneuse ont le secret... Un grand merci à la Bourgeoisie qui a sympathiquement pris en charge les frais de l'entreprise de bûcheronnage ! (db)

## JURAAirTOUR, en route vers l'acte III

Après le succès des deux premières éditions, la JURAAirTOUR figurera à nouveau à l'agenda des courses de *Hike & Fly* 2026. Vous pouvez d'ores et déjà réserver les dates du samedi 23 au mardi 26 mai 2026, c'est-à-dire pendant le week-end de Pentecôte.

La course reste comme à son habitude une manche du Championnat de Suisse de la discipline, mais les contours de la compétition ne sont pas encore tout à fait définis. Le comité d'organisation déborde déjà d'idées et se réjouit d'accueillir les pilotes pour cette 3<sup>e</sup> édition.

La JURAAirTOUR est ouverte à toutes et tous les pilotes qui s'adonnent au marche et vol. Le nombre de pilotes locaux lors de l'édition 2025 témoigne de l'engouement et de l'accessibilité de cette course. C'est l'occasion idéale de se lancer un défi personnel dans un environnement et un terrain de jeu sain.



Les deux premières éditions ont subi les caprices de Dame Météo, mais le comité d'organisation reste confiant, motivé et a déjà passé commande pour des journées ensoleillées, d'excellents thermiques et une légère brise.

Les prochaines informations seront publiées sur notre site internet : [www.juraairtour.ch](http://www.juraairtour.ch), sur le compte Instagram de la course et relayées par mail, Whatsapp, etc. Le comité d'organisation se tient à disposition pour tout renseignement complémentaire, n'hésitez pas à nous contacter. (ns)

## Glecksteinhütte : ça vaut le détour !

Samedi 11 octobre : alors que quelques spatzs s'éclataient dans le Val d'Anniviers (lire ci-dessous les propos d'Arnaud Hirschi), profitant de plafonds très généreux pour la saison, d'autres ont usé leurs grosses godasses de montagne pour aller tutoyer la Glecksteinhütte du côté de Grindelwald. Autant le dire sans détour : l'expédition mérite incontestablement le... détour. Non pas par le nombre de touristes asiatiques encore présents à cette période de l'année dans la station huppée de l'Oberland bernois, mais davantage par la beauté du paysage. Le panorama est juste exceptionnel. Pour atteindre la cabane située à 2317 mètres, il faut affronter 1300 mètres de dénivellation, dont le gros « talus » sous la cabane. En clair, cela se mérite, mais ensuite, quelle récompense. Qui plus est, le décollage est franchement facile. Sitôt dans les airs, il faut longer une belle paroi ensoleillée et c'est tout à coup le « saut » dans le vide : plus de 1000 mètres de gaz au-dessus du village. Juste exceptionnel. On s'en souviendra encore longtemps. (DB – Photo : F. Gafner)

Il y avait dans cette aventure : Pierre Arn, Nadia Chèvre, Fred Racle, Olivier Chèvre, Francis Gafner, Hervé Duplain et Daniel Bachmann.



## Une balise en test à Montoz

Lors du dernier comité du VLJ, le 8 octobre à Bassecourt, Pierre Arn a fait le point sur les balises. Il a reçu une nouvelle station de mesure de Burnair, une sorte de prototype, pour l'heure fabriquée à dix exemplaires. Elle a été installée à Montoz. Les essais sont prévus jusqu'au printemps prochain. Il faut croiser les doigts... ! (db)

## Des plafats de ouf dans le Val d'Anniviers !

Comme dit dans un précédent potin, une équipe du VLJ est allée taquiner les hauts plafonds valaisans le samedi 11 octobre. Une expédition juste incroyable tant les thermiques ont été généreux. Voici, avec son accord, le récit du vol magique d'Arnaud Hirschi, notre « Nono » national, publié sur les réseaux sociaux.

*« Les conditions étaient annoncées comme canon, mais nous n'avions pas imaginé ce qui nous attendait ! Décollage de la Corne de Sorebois à Zinal. Début difficile dans une couche assez stable jusqu'à 3000 mètres, puis tout devient plus facile ! Mon vario m'annonce 3900 mètres, puis le fameux 4000 s'affiche ! J'ai de la peine à réaliser... Le vol continue : 4400 mètres au sommet nord des Diablons. On se dirige vers le fameux Weisshorn, situé à 4500 mètres. À l'arrivée, un thermique nous satellise à 4600 mètres ! Quelques tours au-dessus de ce géant, plein d'émotions, avec une vue imprenable sur le Cervin, avant de poursuivre le vol en passant par le Bishorn, le Zinalrothorn, le Besso, le glacier de Moiry, pour finir à la cabane de Tracuit, où je retrouve Diego Menozzi pour la fin du plus beau vol de ma vie ! Le lendemain, on fera quasiment un copier-coller. »*

*Petit selfie en plein biplace ;  
Arnaud et son passager,  
le talentueux photographe  
Lionel Favre.*



*Quelques-uns des magnifiques clichés pris en vol par Lionel Favre. Le Weisshorn, le Zinalrothorn et l'Obergabelhorn. Retrouvez toutes ses œuvres ici : [www.apvl.ch](http://www.apvl.ch).*

## Une envie folle de vivre des aventures inédites !

Je pense qu'on est tous les mêmes... Une fois le brevet en poche, on regarde chaque pâturage, chaque bosse, chaque talus avec la même envie : trouver le déco improvisé que personne n'a encore tenté !

Bien évidemment, si notre découverte n'est pas répertoriée dans les sites officiels (le canton du Jura a mis les différents points d'envol dans son plan cadastral), il y a probablement une raison car depuis plus de 50 ans que des volatiles en herbes ratissent la région, ils seraient devenus officiels s'ils avaient un réel potentiel. Le problème, c'est ça : trouver le site magique, qui répond exactement à tous nos critères, il faut l'admettre, assez exigeants...

Un accès facile, un décollage aisé et si possible spacieux, du gaz, du potentiel thermique ou dynamique, un atterrissage possible (c'est toujours mieux) et un propriétaire terrien accommodant. Bref, réussir à trouver la perle rare en visant tous ces objectifs se résume à trouver une aiguille dans une botte de foin. Mais j'ai entendu dire que certains d'entre nous ont tout de même tenté quelques spots secrets... Voici leurs révélations...

### Pierre Geiser

« Au début des années 80, pendant la période d'hiver à la recherche d'autres décollages dans la vallée de Delémont, nous avons remarqué un dégagement d'un rocher, au-dessus de Berlincourt. Nous sommes allés voir s'il y avait la possibilité d'un décollage à cet endroit. Avec mes frères Matou et Dédé, nous avons décidé de construire un pont en bois posé entre deux rochers



pour le montage de nos ailes et une rampe de décollage delta. Une fois les travaux terminés, nous avons la possibilité de monter trois ailes en même temps. Nous y avons réalisé plusieurs vols. C'était favorable par vent de nord-est, quand c'était de travers au Mont-de-Courfaivre et de travers à Boécourt. Là, on avait le vent de face. Le déco se trouve près de la ferme restaurant de Jolimont. Il faut marcher en direction de la forêt et on arrive au déco surplombant les gorges d'Undervelier, vis-à-vis de la ferme de la Jacoterie. L'atterro se trouve à Berlincourt. Je me souviens avoir décollé avec mon Flach aile rigide et avoir atterri aux Genevez lors d'un de mes premiers vols sur ce site. La suite de l'histoire, quelqu'un de mal intentionné a démoli notre construction que nous avons retrouvée au fond des rochers. »

### Fabrice Delévaux

« C'était une de ces belles journées d'été, où tu te rends compte que la journée t'est passée sous le nez quand tu sors du travail à 17h et quand tu te sens poussé à sortir en nature prendre l'air... 17h : c'est déjà bien trop tard pour envoyer des messages aux copains qui seraient eux aussi partants pour faire un vol du soir et encore assez tôt pour s'organiser de manière indépendante. Les balises me disent qu'à Courfaivre, c'est légèrement travers gauche. Je me sens OK dans ces conditions. Je charge mon aile et monte au décollage. Je laisse mon delta sur le toit de ma voiture, je vais voir le vent s'il est pas trop de travers au déco : il est complètement de travers longeant la pente. Impossible de décoller dans de telles conditions. Le décollage sud, qui est beaucoup plus ouvert, n'est pas une alternative non plus car beaucoup trop de travers. Je suis déçu et en même temps ouvert à ce que la vie me propose : tout est juste. J'ai du temps, je suis en nature, c'est ce que je voulais, tout est bien comme ça. L'idée est d'aller me balader en forêt et lorsque je sors du pâturage du haut, droit dans ce grand virage à droite avant de descendre dans la forêt, je vois une ouverture dans la forêt direction ouest et j'arrête ma voiture dans l'espoir que ce soit bien face... Comme ce n'est pas un site que je connais, je m'assieds pendant quinze minutes et je savoure les caresses du vent sur le visage, toujours complètement détaché de l'objectif de voler, en connexion avec la nature et avec ce qu'elle me propose. Après quinze minutes bien détendu, le vent était constant, toujours dans la même direction. J'accueille ce vol qui sera tout à fait jouable comme un cadeau de fin de journée. Même si mes copains ou ma famille ne sont pas avisés de ce vol, je vais chercher mon aile et me prépare au vol. Durant le montage : toujours le même vent, toujours la même force, tout est parfait. Contrôle en dix points, le check avant décollage, le vent est toujours bon, je balance mon poids vers l'avant, parfaitement conscient qu'on n'arrête jamais un décollage en delta. Premier pas, l'aile part sur la droite, je corrige en courant. Ma trajectoire

de vol n'est plus du tout dans l'axe de la tranchée, je vole en corrigeant. Je me rapproche dangereusement des arbres pour finalement les frôler d'assez près dans mon virage à gauche à quelques mètres du sol. Ouf, n'ayant pas regardé l'obstacle quand je le frôlais, difficile à estimer la distance restante, plus de peur que de mal. Le vol s'est avéré passablement turbulent ensuite, pour quasi un vol plané jusqu'à l'atterro à Soultce. À l'atterro, un type vient me rejoindre, tourne autour de mon aile et me dit qu'il l'avait volée auparavant. Il y a connivence et il me remonte à ma voiture. La journée se finit bien et ce que je retiens, c'est de toujours annoncer les vols à une personne au sol, grand minimum. Je ne suis pas retourné sur ce déco. J'explique que mon aile soit partie sur la droite par ce qu'on appelle « l'effet de sol », car le terrain n'était pas plat et mon aile gauche portait plus que la droite, tout en n'excluant pas une erreur humaine évidemment. Mon mot de la fin, serait qu'il s'agit de trouver un bon équilibre entre progresser en testant toujours des choses nouvelles en dehors de ses zones de confort, ce qui fait évidemment le piment dans notre sport et respecter sa petite voix interne garante de sécurité. »

## Pierre Arn

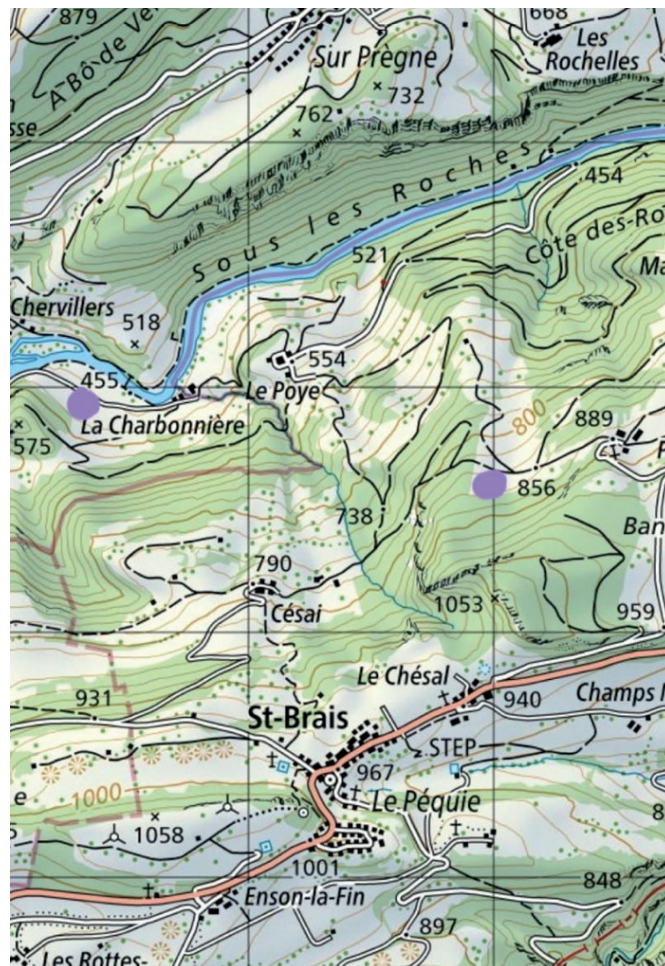
Voici les sites insolites peu recommandés par aérologie turbulente !

Déco du pâturage au-dessus de la Rotlach direction Stierenberg. Déco facile mais atterro exigeant au moulin de la Scheulte ou vers l'école ! J'ai fait ce vol deux fois en marche et vol. Il faut faire très attention aux fils électriques et ne voler que par temps calme ! Je n'irais pas voler là tous les jours, La Scheulte est un trou à rats.

Un autre déco insolite, les pâturages en face de la Petite Schönberg, à Envelier. C'est du même tabac, déco facile mais atterro à Envelier très encaissé. À n'entreprendre que dans de l'aérologie calme et attention aux fils électriques à Envelier. Je n'ai fait ce vol qu'une seule fois en marche et vol.

## Ernest Borruat

Le décollage est situé dans le Clos du Doubs au lieu-dit derrière chez Bouvier, point côte 894. En 1998, avec Philippe Métille, nous parcourions la région pour tester des sites, dans le but de les enregistrer dans le Plan d'Aménagement du Territoire. Décollage sans encombre, mais site rarement intéressant. Montgremay s'est ouvert la même année, notamment suite à l'autorisation d'enlever un gros arbre gênant. Atterrissage facile au bord du Doubs mais le rendement accès-récupération s'est révélé trop faible. De plus, à ma connaissance, personne n'a jamais tenu sur les pentes de ce site car les replis sous le déco ne sont pas propices aux ther-



miques. Je ne l'ai plus testé car l'offre s'est élargie pour des conditions N/O.

## Hubert Montavon

Où se situe donc ce décollage ? Départ point 856 près de la ferme du Pré Sergent. Propriétaire : Jean Philippe-Chenal. Départ nord facile, survol de la ferme du Poye et du Doubs. L'atterrissage se fait à la Charbonnière. Joli coin, vol découverte, curiosité, innovation. Les quelques fois qu'on a volé là avec Béat Howald, il y a une bonne dizaine d'années, c'était vraiment pour s'occuper, découvrir, marcher, papoter et l'indispensable petit ravitaillement, c'est-à-dire lard, saucisse et bien entendu café fertig. Atterrissage facile.

## Julien Gogniat

Le décollage en question est situé à la Roche-Guil-laume, dans les côtes du Doubs. Il est situé entre La Ferrière et La Chaux-de-Fonds. C'était durant la période Covid : le comité du VLJ avait décidé d'interdire le décollage sur les sites officiels. Je traînais donc sur d'autres décollages avec les mauvais citoyens. Ils parlaient souvent d'un décollage dans les côtes du Doubs proche de La Chaux-de-Fonds. Au moyen de mes cartes, j'ai regardé quels endroits étaient les plus propices à décoller et correspondant à leur description. On s'y est rendu avec Arnaud et on l'a trouvé du premier coup !

### As-tu pu décoller sans encombre ?

Oui, enfin, plus ou moins... J'avais un sale nœud qui m'a forcé à faire un *top landing* dans des champs derrière. J'ai pris la voile en boule et j'y suis retourné une deuxième fois sans encombre.

### Le vol était-il sympa ?

### Y avait-il finalement du rendement ?

Oui, incroyable ! En ouest, fin de journée, super site thermodynamique. Gros rendement ! Le *soaring* est top et de jolis thermiques se déclenchent. Assez simple de s'appuyer et s'extraire s'il y a de bons plafonds.

### Pour l'atterrissage, facile ?

Pour ma part, j'ai atterri à Biaufond. On pourrait y poser un Boeing 787 de chez Air India sans aucun souci. J'avais prévenu Arnaud que s'il passait la crête derrière, c'était le *Far West* et potentiel posé dans l'eau. Il s'est jeté comme un sauvage, avec peu d'options. Il a pu tout de même sauver son atterrissage côté français, dans un petit bout de terrain au bord du Doubs.

### Faut-il demander l'autorisation à un propriétaire de terrain ?

Il faudrait lui demander s'il faut lui demander l'autorisation ! Ce site semble être plus ou moins officiel bien qu'il n'apparaisse sur aucune carte, certains le pratiquent, il y a une manche à air et apparemment un petit panneau, que nous n'avons pas vu et pas lu !

### Est-ce que tu l'as retenté depuis lors ?

Pas encore car les conditions n'ont pas été bonnes pour le faire depuis. J'aimerais bien le tenter par vent fort en *soaring* parakite. C'est prévu d'y retourner !

### Damien Charmillot

« J'ai tenté un décollage sauvage il y a 15 ou 20 ans, peu de temps après avoir obtenu mon brevet. J'avais dans



l'idée de décoller au-dessus de la carrière de Vermes. Dans cette perspective, j'avais déjà fait quelques repérages lors d'un pique-nique à la cabane de Plein-Fayen et le lieu me paraissait propice. Une petite marche ludique en suivant le sentier botanique qui part du village me mène directement sur le site. Il faut compter environ 20 minutes de marche. Je trouve un beau grand pâturage, en pente douce, en orientation sud mais avec une barrière assez haute au bout de la course d'élan à passer absolument pour pouvoir espérer réussir l'envol. Et si jamais ça ne décolle pas assez rapidement, il y a tout de même de la place pour tourner et poser sans finir comme une frite... Le décollage se passe bien et me voilà au-dessus de la carrière. Ce n'est évidemment pas l'endroit le plus *amazing* au niveau du paysage mais la joie d'avoir testé un nouveau décollage et peut-être, être le premier volant à l'avoir fait, me fait vite oublier la vue industrielle sous mes pieds. Aucun bip durant le vol et le dénivelé n'est pas très important... Atterrissage tout facile dans les grands champs au bord de la route principale qui jouxte la carrière. Je n'y suis plus retourné depuis, la barrière en haut a peut-être été déplacée pour permettre l'agrandissement de la carrière, à voir... »

### Christophe Mertz

« Dès le début de ma formation de parapentiste, il y a plus de 10 ans, j'ai pris l'habitude de décoller de partout. En effet, voyageant constamment pour mon travail à travers la Suisse et l'Europe, je saisisais toute opportunité de voler comme « Gast-Pilot » en Suisse et au « black » à l'étranger, ce qui a fait que j'avais pris l'habitude de voler sur beaucoup de spots différents. Assez rapidement, lors de quelques vols sur Courfaivre, j'avais repéré cette crête. Après une première reconnaissance et vol, c'est devenu mon spot maison préféré. Celui que j'utilise quand je souhaite faire un *Hike & Fly* vespéral ou de bonne heure le matin. Les premières années, les décollages étaient techniques. En effet, jusqu'à il y a quelques années, une ligne électrique courait le long de la crête, ce qui gênait considérablement le décol-



lage. Le site n'est pas entretenu donc j'y ai fait mes premières suspentes arrachées et déchirures d'extrados. Malgré tous les vols, je n'ai pas installé de manche à air ou de faveurs. Aujourd'hui, il est plus accessible après que la ligne électrique a été supprimée et qu'une partie de l'accès a été goudronné. Ce spot fonctionne sur du nord, nord-ouest et nord-est. Il marche encore assez bien avec une tendance très ouest. Il présente de nombreuses possibilités d'atterrissage d'urgence, notamment vers les métairies. La crête du Domont étant près de 200 mètres plus haute que la crête de la loge de Soulce, il y a de bonnes possibilités de *soaring* dynamique. Etant un site nord, et assez encaissé, s'en extraire est moins facile que le site de Courfave. Mais

c'est possible, il y a des bonnes ascendances directement sur les métairies ou vers le creux de la Gêline, une combe située à gauche du déco et ce parfois déjà en fin de matinée. La connaissance du terrain m'a sauvé plus d'une fois lors de vols de distance en partant du Raimieux. Étant orienté nord et situé à plus de 1100 mètres avec un départ entre 600/700 mètres, il est idéal en ski de rando en hiver. Et si ça ne décolle pas, la descente à ski est tout à fait plaisante. Pour conclure, c'est un site jumeau de Courfave qui ne présente pas un grand intérêt si ce n'est qu'il est exploitable par vents nord-ouest et qui présente l'avantage non négligeable de me ramener directement à la maison. »



Le(s) décollage(s) du Domont et l'atterrissage officiel de Soulce.



Vue des décollages depuis la loge de Soulce.

Voilà, vous en savez à présent un peu plus sur nos spots secrets, qui ne le sont plus vraiment maintenant... N'oubliez pas de respecter les terrains et de demander l'autorisation au propriétaire si jamais vous voulez expérimenter un spot non officiel.

Bons vols !

**Damien Charmillot**

## Le Graitricks fait peau neuve avec un comité de Cracoucasses !

Certains d'entre vous le savent peut-être mais l'année 2026 signe la 10<sup>e</sup> édition du plus gros événement de vol libre de la région : le Graitricks ! Ce futur millésime marque vingt ans de super souvenirs entre potes, à voler et trinquer sous le soleil, dans les champs à Moutier. L'événement, organisé depuis de nombreuses années par Nadia Meier et sa bande, change d'organisateur en 2026. Le comité voulait une bande de potes un peu tarés mais quand même organisés, qui ait l'envie et la motivation de reprendre ça. Ils n'ont pas dû chercher très loin : les Cracoucasses se sont sentis d'attaque !



### Lucas Lometti

« Organiser le Graitricks, c'est perpétuer une manifestation qui fonctionne déjà bien et qui met en avant le parapente dans la région, qui permet aux gens de découvrir ce loisir grâce aux biplaces et les animations dans les airs. Et bien sûr aussi pour monter un projet entre Cracoucasses, qui partagent tous ce beau et même hobby. Et puis, c'est aussi un peu une fête du club dans un certain sens, tout en incluant les gens extérieurs au vol libre et pas uniquement la secte du VLJ ! »

## Présentation



### Diego Menozzi, vice-président

« L'idée que ce soit un événement de potes repris par une autre bande de potes sympa, je trouve ça super et

c'est bien que ça perdure. Finalement, c'est un événement de Cracous repris par des Cracous pour tous les Cracous de la région ! C'est bien qu'il puisse voir le jour pour une 10<sup>e</sup> édition ! J'adore le principe que ce soit un événement familial. Pourquoi je me suis investi en tant que vice-président ? Purement par ego. J'espère voir mon nom dans tous les journaux ! Pis c'est aussi un peu pour surveiller le président. »



### Arnaud Hirschi, président

« Je me souviens être allé avec la Lauré et la Ma vers Morane et les anciens du comité du Graitricks, qui voulaient nous annoncer la nouvelle. Quand ils nous ont proposé, j'ai tout de suite été séduit et rempli de motivation. Le parapente me passionne, c'est pas nouveau, mais si en plus de ça on peut organiser un événement entre amis (et je sais que notre groupe est vraiment solide), c'est vraiment top ! Pour ce qui est d'être président, on m'a clairement poussé au cul (eh eh oups) mais je suis persuadé que ça peut m'apporter beaucoup de nouvelles connaissances ainsi qu'à tout le groupe. Je suis assez positif, j'essaie toujours de tirer vers le haut alors j'espère que ces qualités me seront utiles ! Je dois également dire que je suis bien content que le Diego soit vice-président, il a bien la tête sur les épaules et on pourra bien se compléter de par mon caractère fonceur. Finalement, je n'aurais pas pris le rôle de président si l'équipe n'était pas constituée comme elle l'est actuellement, c'est-à-dire avec des personnes saines et motivées par le projet du Graitricks 2026 ! »



### Lauréline Humair, caissière

« J'ai décidé de m'investir parce qu'on est une super équipe de copains à s'être motivés ensemble, et puis ça aurait été triste de perdre la manifestation par manque d'organisateur. Concernant la gestion de l'argent, j'ai aucune idée mais il fallait bien quelqu'un. Eh puis bon, je pars bientôt en voyage, donc trop bien, j'aurais un nouveau compte en banque ! »



### Nadia Chèvre « la doyen »

« J'ai choisi de m'investir dans le projet du Graitricks parce que cette manifestation représente avant tout une belle histoire d'amitié et de passion pour le vol libre. J'ai envie de contribuer à faire vivre cet événement créé il y a 20 ans par des amis passionnés, et de participer à son développement pour qu'il continue à rassembler la communauté du parapente dans le même esprit convivial et chaleureux. »



### Marie Schindelholz, secrétaire

« Cela fait plaisir de reprendre un événement qui a été autant bien géré dans le passé. Encore merci d'ailleurs à l'ancien comité et à Nadia en particulier pour son organisation hors du commun. Maintenant, y'a plus qu'à ! »



### Michael Rollat

« J'ai décidé de faire partie du comité d'organisation du Graitricks parce que je trouve vraiment important de faire connaître et de partager notre passion pour le parapente dans la région. C'est une activité fantastique, qui mérite vraiment d'être mise en avant et reprendre le flambeau, c'est une super occasion ! Ce qui me motive encore plus, c'est de le faire avec la bande de potes avec qui j'ai commencé le parapente. Depuis nos débuts, on avance ensemble, on progresse, on rigole... Et aujourd'hui, on se lance dans une nouvelle aventure ! De quoi ajouter encore plus de bons souvenirs à notre carnet de vol ! »



### Loïc Theubet

« Le Graitricks a pour moi une importance particulière. C'est un événement qui nous rassemble autour de notre passion commune : le vol. Au-delà du plaisir de voler, cette manifestation nous donne l'opportunité de partager cet enthousiasme avec d'autres passionnés, mais aussi de faire découvrir notre sport à ceux qui ne le connaissent pas encore. Je suis fier de faire partie de

### Nadia Meier, organisatrice du Graitricks et secrétaire de l'ancien comité

« Je suis fière de voir que le Graitricks a trouvé une continuité ! Que cette manifestation puisse encore vivre quelques années ! »

Pour conclure, le nouveau comité tenait à vous informer de la date extrêmement importante de la 10<sup>e</sup> édition, longuement discutée, rediscutée, réfléchie, remise en question : **le week-end du 29 et 30 août 2026 !**  
**Save the date !**

Marie Schindelholz

# Hike & Fly dans l'Oberland bernois : quand les planètes s'alignent !

Il y a des journées de vol qu'on prépare, d'autres qu'on rêve et quelques-unes, plus rares, où tout s'accorde à la perfection : la météo, la montagne, le vent... et la bande de copine et copains ! Ce vendredi-là, à l'aube, quelque part entre café fumant et rires encore endormis, on ne savait pas encore qu'on s'apprêtait à vivre une journée de Hike & Fly comme on en vit peu dans une saison.

## Lever du jour et plein cap sur Kandersteg

Le rendez-vous est donné à Innodel. Les sacs s'en-tassent dans les coffres, les yeux se plissent face au soleil naissant. L'équipe du jour : Lauréline, Lucas, Pierre, Adrien, Fred et moi. Nous embarquons direction l'Oberland bernois, avec un arrêt à Sorvilier pour récupérer Fred.

Un café dans le premier village après la sortie de l'autoroute : croissants, bonne humeur et cette excitation particulière qui précède une belle journée de marche et vol. Peu après, nous voilà au pied de la télécabine de l'Allmenalp, à Kandersteg. Tandis qu'un examen FSVL bat son plein, nous enfilons nos chaussures et prenons la voie des airs par le câble, jusqu'à 1730 mètres.

Le froid matinal s'estompe vite à mesure que le sentier s'élève. En face, l'Oeschinensee scintille, turquoise,

parfait. Le vent de vallée souffle gentiment dans le bon sens : déjà un bon présage.

## Vers le Bunderspitz : la récompense des marcheurs

Les mètres s'enchaînent, les couches tombent, les pauses s'imposent. L'ambiance est à la plaisanterie et à la contemplation. Quelques gypaètes tournoient au-dessus de nos têtes, présage d'ascendances prometteuses.

La pente se redresse pour la dernière partie. Les mollets tirent, les sacs pèsent, mais la récompense approche : un col ouvre soudain la vue sur la vallée d'Adelboden, puis un dernier petit béquet nous hisse au Bunderspitz (2550 mètres).

Le pique-nique, pris face à l'immensité, a un goût de victoire. Le soleil chauffe, les rafales se calment. On prend le temps, on observe, on savoure. Puis vient le moment du choix : décoller d'ici ou redescendre un peu ? Le vent venant bien de Kandersteg, on opte pour le col, plus abrité.

Je me propose pour ouvrir la danse. L'aile gonfle, tire, et soudain je quitte la terre. Deux gypaètes, fidèles, m'attendent au-dessus et me montrent le thermique. En quelques virages, l'aiguille de l'altimètre s'emballe : 3200 mètres. Le monde s'étale, la vallée de Kandersteg s'éloigne, les crêtes deviennent des îles.

Lauréline décolle à son tour, tandis que les quatre autres basculent côté Adelboden. Une heure plus tard, nous posons, encore éblouis, les jambes tremblantes d'avoir tant volé.



Lucas, Raphaël et Fred, avant le déco au Bunderspitz.

## Deuxième acte : le vol du soir à Interlaken

Il n'est que 15 heures. Le ciel reste d'un bleu éclatant. L'idée s'impose naturellement : «*Et si on remettait ça ?*»

Direction Interlaken pour un second vol. Adrien a d'autres projets, mais les autres embarquent sans hésiter. Nous arrivons juste à temps pour grimper dans le train à crémaillère de la Schynige Platte, bondé de touristes et de quelques parapentistes : le plan était décidément le bon.

La montée est un enchantement : les deux lacs de Thoue et de Brienz s'étirent comme deux miroirs, la Jungfrau trône au loin, majestueuse. Quelques pas suffisent pour rejoindre le déco. Une brise du soir souffle, douce et stable.

Décollage léger, glisse soyeuse, lumière dorée. Un petit thermique permet de flotter encore un peu avant la longue descente vers la ville. Les minutes s'étirent, la montagne s'éloigne et la plaine s'ouvre, baignée de fin de jour. Nous posons au cœur d'Interlaken, entre herbe verte et sourires complices.

## Épilogue : fondue et plénitude

Un verre au Hooters pour sceller la journée, des rires plein la tête et déjà des projets pour la prochaine sortie.



Puis le retour vers nos contrées et la fondue du chef Fred pour conclure en beauté.

Quand tout s'aligne : le ciel, le vent, la montagne et les ami-e-s ; *le Hike & Fly* devient plus qu'un vol. C'est un voyage suspendu, une parenthèse de liberté pure.

Et ce vendredi-là, sur les pentes du Bunderspitz comme dans la lumière d'Interlaken, on a touché ce rare moment de grâce où la montagne, le vent et nos ailes respirent à l'unisson.

Raphaël Seuret



Lauréline, Lucas, Pierre, Fred et Raphaël, dans le train à crémaillère de la Schynige Platte.

# Guide *Hike & Fly* Suisse Romande

Une Bible comme livre de chevet !

**C'est quoi ? Le *Hike & Fly* a le vent en poupe, sûrement encore un livre de plus... Mais non, c'est le livre, LE vrai, pour tous les passionnés de marche et vol qui veulent découvrir d'innombrables spots du Valais au Jura.**

100 décollages, un moteur de recherche, bref le premier guide spécialisé pour planifier vos sorties marche et vol en Suisse romande, qui est un condensé de 10 ans d'exploration. Son auteur écrit : « *On perd plus de temps à chercher les informations qu'à marcher jusqu'au décollage* », et il faut bien avouer qu'il y a du vrai là-dedans, alors partons à la rencontre de Christophe Dargent.

Il est né il y a 34 ans à Genève et a grandi à Crans-près-Céligny, les pieds dans l'eau et la tête sur les crêtes du Jura. Après son cursus scolaire obligatoire et une formation dans une haute école spécialisée, Christophe quitte le cocon familial pour s'installer à Fribourg, où il exerce la profession d'architecte pendant six ans. Son amour du grand air, d'aventures et de la nature le conduit à entreprendre une formation de guide de montagne qu'il achève brillamment en trois ans.

Il commence son brevet de parapente lors de ses années d'études à Fribourg et vole maintenant depuis 10 ans. Sa passion du métier de guide fait que Christophe pratique essentiellement le marche et vol. Grâce au vol en parapente, il peut enchaîner plusieurs sommets la même journée. Depuis quelques années, il a posé ses valises à Bex, au cœur du Chablais et début 2025, il termine la formation de pilote biplace, encore une autre façon de partager ses passions. Notre guide de montagne est actif toute l'année et lorsqu'il n'est pas en train de gravir un sommet avec des clients ou pour le



Christophe Dargent.

plaisir, il s'adonne également à l'escalade et au ski de randonnée.

Mais comment lui est venue l'idée de publier un livre ? Une fois le brevet de parapente en poche, Christophe réalise qu'il n'y a pas vraiment de possibilités de progresser dans la discipline sans être dépendant d'une école, de faire des stages de cross, etc. Dans le monde de l'alpinisme et de l'escalade, il existe de grands livres où énormément de voies de grimpe et d'itinéraires sont répertoriés, mais il n'existe rien de tel dans le domaine du parapente. Après une année de travail, le guide est achevé !

Cet ouvrage répertorie les 100 plus beaux vols de randonnée en Suisse romande, du Valais jusque dans nos belles contrées jurassiennes. Il est en français et en allemand, il ne contient pas trop de textes et beaucoup d'images, mais les vrais points forts sont un système de cotation inédit et un système QR code pour les traces GPX. Le système de cotation est inspiré de celui de l'alpinisme et de l'escalade et est ici utilisé pour évaluer le terrain de décollage. Le premier critère évalue le terrain et la place dont on dispose pour étaler son aile : belle surface d'herbe, pâturages, plan caillouteux,



Col de la Roue. Photo : Christophe.



Hohmattli. Photo : Grégoire.



*Grammont. Photo: Christophe.*



*Chaux d'Antème. Photo : Christophe.*



*Sommet Gros Perré. Photo: Christophe.*



*Pointe de bellevue. Photo : Christophe.*

etc. Les différents décollages sont codifiés par des lettres (F-M-D-E) et un code couleurs pour identifier la difficulté.

Le deuxième critère se base sur l'engagement et l'exposition du terrain et est identifié par des chiffres de 1 à 4. Que se passe-t-il si je loupe mon décollage ? Un roulé-boulé dans l'herbe, rien de grave ou est-ce que je me retrouve dans une paroi rocheuse, moins drôle. En bref, des chiffres, des lettres et des couleurs qui nous aident à bien choisir et préparer la randonnée du lendemain. Avec le système de QR code, chaque utilisateur peut scanner le code de l'itinéraire désiré et il dispose immédiatement d'une carte interactive sur son téléphone avec des infos utiles comme les balises météorologiques ou encore par exemple les horaires des remontées mécaniques, etc.

On ne peut pas faire plus simple ! Sans oublier que le livre est en lien avec le site Internet de Christophe, ce qui signifie qu'à l'aide de son moteur de recherche, je trouve des itinéraires en quelques clics. J'introduis par exemple trois critères, tels que : l'orientation souhaitée, le degré de difficulté et le dénivelé de marche et je reçois le résultat des randonnées du livre qui correspondent à ma demande.

Cet ouvrage contient encore beaucoup d'informations très utiles, mais je préfère que vous les découvriez par vous-mêmes. Une autre grande question se pose... Pourquoi un livre et pas une application ? Tout simple-

ment parce que consulter un livre avec une qualité de photos exceptionnelles titille plus l'envie d'aventures et de nouvelles découvertes que de passer son temps sur son téléphone.

Christophe n'a pas complètement renié sa formation d'architecte ; dans ce projet, elle a contribué à en faire un ouvrage *design* où la mise en page et les illustrations de haute qualité n'ont pas été laissées au hasard. Dix ans d'expérience et une année de travail pour réaliser ce magnifique ouvrage, qui j'en suis sûre, deviendra le nouveau compagnon de nombreux adeptes de marche et vol.

Un remerciement particulier à Grégoire Hattiche – guide de montagne et partenaire d'activités de Christophe qui a grandement contribué aux illustrations photos – à la compagne de Christophe pour les corrections de la traduction des textes en allemand – et à tous les nombreux amis qui l'ont accompagné durant cette aventure, sans qui une telle réalisation n'aurait pas été possible.

Alors n'hésitez plus, ce guide est fait pour vous et sera votre meilleur compagnon de route ! Le bonheur est là pour être vécu et partagé.

**Nicole Siekmann**

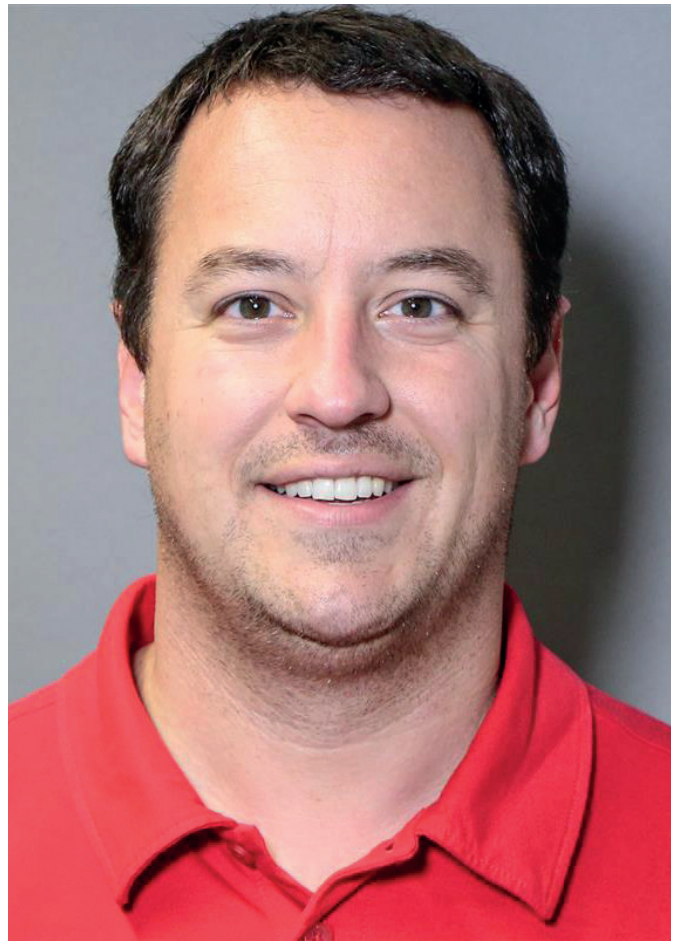
[www.christophe-dargent.ch](http://www.christophe-dargent.ch)

## Base Rega de Granges : la garde aérienne suisse de sauvetage en vol dans le secteur du Weiss !

Depuis quelques années, certains hélicoptères de la Rega effectuent régulièrement des vols d'entraînement dans la région. Pour en savoir davantage sur ces mouvements aériens et grâce à la précieuse collaboration de David Suchet, porte-parole du service de presse de la Rega, j'ai pu obtenir de la part de Michael Gille, pilote-instructeur, les réponses à mes questions ainsi que de très bons conseils. Merci les gars !

**Depuis combien de temps utilisez-vous la base de Granges pour les vols de formation et avant cela, où est-ce que vous formiez les nouveaux pilotes (ou pour quelles raisons avoir choisi ce lieu) ?**

La base de Granges est utilisée par la Rega pour ses entraînements à l'aide d'appareils de type Airbus H145 depuis août 2019. La bonne infrastructure de l'aérodrome régional permet notamment à la Rega de former des approches aux techniques de vol aux instruments (IFR).



*Michael Gille est pilote-instructeur à la Rega et « flight safety officer ». Source rega.*



*Airbus H 145. Source rega.*



*Un angle qu'on a pas envie de voir en vrai. Source rega.*

Granges est donc un site idéal pour les vols d'entraînement. Les vols d'entraînement pour les équipages opérant avec l'hélicoptère de sauvetage AgustaWestland Da Vinci ont lieu pour leur part sur les bases de Locarno, Mollis, Wilderswil et Zweisimmen.

Auparavant, une bonne partie des vols d'entraînement se déroulait à Wilderswil notamment, dans la région d'Interlaken. Mais, généralement, toutes les bases étaient susceptibles d'accueillir des vols d'entraînement jusqu'à l'ouverture de la base de Granges.

### **Quelle est la fréquence et la durée d'un vol ?**

Pendant les semaines d'entraînement, des vols ont lieu presque tous les jours du lundi au vendredi. Ceux-ci se déroulent également de nuit. La durée varie en fonction des besoins de l'entraînement. En général, un vol de formation dure entre une et deux heures.

### **En quoi consiste un vol d'entraînement ?**

#### **Localisation, treuillage ?**

Nous effectuons beaucoup d'exercices de treuillage à Granges. Ces exercices sollicitent tous les membres de l'équipage (médecins, pilotes, ambulanciers, spécialistes du sauvetage hélicoptère). Les vols de recherche sont aussi exercés tout comme les vols aux instruments. Grâce à ces entraînements, les équipages Rega sont parfaitement rôdés lorsqu'une urgence survient.

### **Ces vols ont-ils lieu par n'importe quelles conditions météo ?**

Non, les vols sont limités par les conditions météo. Les instructeurs choisissent les itinéraires en fonction des conditions météo.

### **En décollant de Granges, quel est le rayon de ces vols dans la région ?**

La majorité des vols se déroulent dans un périmètre compris entre Bienne, Soleure et Moutier. Certains vols, notamment aux instruments, dépassent toutefois ce périmètre.

### **En tant que parapentistes ou pilotes de delta, nous espérons toujours être bien repérables lorsqu'un avion ou un hélicoptère passe à proximité de nous. Trouvez-vous que nous sommes bien visibles ?**

Malheureusement, selon les conditions météo, la lumière et la couleur des voiles ou ailes delta, les parapentistes et pilotes ne sont pas toujours bien visibles. Avec le soleil de face, en matinée ou en fin de journée, il est parfois très difficile de repérer un parapentiste ou un delta.

## Avez-vous constaté que certaines couleurs de parapentes sont moins repérables que d'autres ?

Toutes les couleurs vives, comme le rouge ou le jaune fluo, sont généralement plus facilement repérables par les pilotes. Une voile blanche contre un nuage est en revanche pratiquement invisible.

## Est-ce que tous les hélicoptères de la Rega sont équipés du Flarm\* ?

Oui. Le système est par défaut toujours actif dans les hélicoptères de sauvetage de la Rega contrairement à certains autres aéronefs.

## Lors des belles journées et qu'une centaine de parapentes (équipés du Flarm) évoluent sur la chaîne du Jura, j'imagine que l'alarme doit sonner tout le temps dans votre cockpit. Comment gérer-vous cette situation ?

Nous essayons dans la mesure du possible de contourner ces zones. En cas de mission dans une zone particulièrement fréquentée, nous sommes reconnaissants aux pilotes qui n'ont pas encore décollé de retarder leur

décollage. Ceux qui sont en vol sont priés de s'éloigner du secteur.

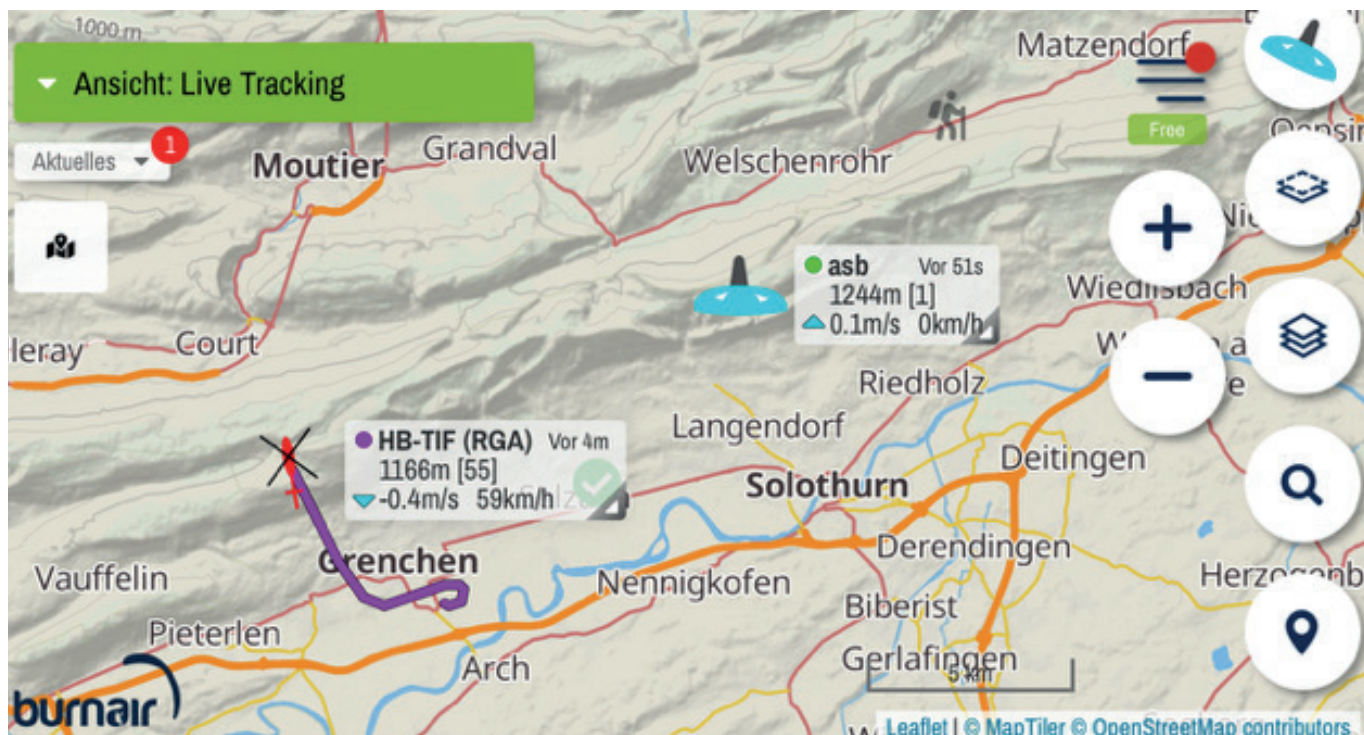
Lorsqu'un équipage de la Rega s'occupe d'un patient au sol, il faut s'attendre à ce que l'hélicoptère redécolle dans les minutes qui suivent. Si un parapentiste le voit ou le sait avant même de décoller, il vaut mieux qu'il attende avant de s'envoler. S'il est déjà dans les airs, il doit impérativement libérer autant que possible l'espace aérien aux alentours et quitter le site sans délai, voire se poser. Lorsque l'équipage de la Rega a fini la prise en charge médicale d'un patient, qu'il décolle et prend la direction de l'hôpital, les parapentes encore présents dans les airs constituent pour tous un risque qui pourrait être évité. En fin de compte, une intervention de la Rega est une situation d'urgence : il s'agit de transporter avec précaution et le plus vite possible une personne en détresse jusqu'à l'hôpital adapté le plus proche.

Les rotors d'un hélicoptère génèrent des tourbillons et des turbulences qui persistent encore après le passage de l'hélicoptère. Ces tourbillons générés par le rotor principal rendent impossible le pilotage d'un parapente.

*\*Flarm : dispositif électronique anti-collision destiné aux hélicoptères et autres aéronefs, qui avertit le pilote de la proximité d'autres aéronefs ou d'obstacles tels que des câbles ou des antennes.*



Vue du cockpit. Source rega.



On dirait qu'asb a congé. Source L. P.

## Vous est-il déjà arrivé d'être surpris par un parapentiste ou un deltiste (évoluant peut-être trop près d'un nuage ou en zone de sauvetage) ?

Personnellement pas. Mais en tant que « flight safety officer », j'ai eu connaissance de plusieurs cas lors desquels mes collègues ont été surpris de voir des parapentistes à certains endroits.

Nous avons plusieurs itinéraires en Suisse sur lesquels nous opérons aux instruments. Ils se situent également dans des espaces hors des zones contrôlées des aéroports, comme c'est le cas de certains hôpitaux et de certaines bases Rega. Nous avons constaté que des parapentistes s'approchent des nuages et que certains semblaient les traverser. Ces comportements ne sont pas compatibles avec ces vols aux instruments. Ces itinéraires ne sont en effet pas prévus pour avoir plusieurs aéronefs en même temps et nous n'avons pas de radar, et parfois aucune visibilité. Le Flarm permet certes de déclencher une alarme sur un trafic, mais tous les parapentistes n'en sont pas munis.

## Pour finir, avez-vous un conseil à donner aux pratiquants du vol libre sur le bon comportement à adopter lorsqu'une opération de sauvetage est en cours à proximité d'un site fréquenté ou à propos des turbulences de sillages ?

Les parapentistes qui ont des voiles avec des couleurs vives et un Flarm actif sont plus facilement identi-

fiés par nos équipages. Lorsqu'un hélicoptère de sauvetage arrive, il est recommandé de quitter le secteur en faisant attention aux turbulences générées par l'appareil.

**Merci pour vos réponses. Pour terminer et mettre mon grain de sel au sujet des turbulences de sillages, il faut toujours se rappeler qu'elles dérivent avec le vent. Donc méfiance ! Lorsqu'un hélico traverse notre trajectoire, même à plusieurs centaines de mètres et que de surcroît nous sommes face au vent, cela peut être particulièrement dangereux et très sournois. Le problème arrive souvent bien après que l'hélico soit passé et lorsqu'on y pense déjà plus.**

Propos recueillis par Laurent Petermann

Si ce n'est pas déjà fait, téléchargez l'application "Rega", qui vous permet d'alerter rapidement les secours tout en vous géolocalisant précisément.

# Francis, l'homme qui murmure à l'oreille des nuages

À la création du club, dans les années 70, le deltaplane était l'unique choix pour pratiquer le vol libre. Le club se nommait d'ailleurs Delta-Club Jura. Lorsque les premiers parapentes ont fait leur apparition, le plané de ces méduses volantes étant très proche de celui d'un fer à repasser, les deltas restaient sans conteste les maîtres du ciel. Puis, au fil des années, les parapentes ont évolué, les performances et la sécurité ont augmenté mais, pendant longtemps encore, le plané et la vitesse des deltas continuaient de permettre des vols difficilement réalisables en parapente.

Aujourd'hui, le fossé entre les deux activités n'est plus si grand que ça. En performance pure, les distances réalisées par les spécialistes du chiffon n'ont plus grand-chose à envier à celles des spécialistes du tube et côté pratique, après un atterrissage au diable Vauvert, c'est nettement plus simple de rentrer avec un gros sac à dos assez lourd plutôt qu'avec un sac de 4 mètres de long beaucoup trop lourd. Ces dernières années, on voit aussi de plus en plus de vols en rigides (Atos, Archæoptéryx). Là, on est clairement un ou deux crans au-dessus. Difficile d'envisager de tels vols en parapente ou en delta.

À la rédaction, on s'est dit qu'il serait intéressant de demander son avis à Francis Gafner, deltiste, parapentiste et ex-« rigidiste ». Je me suis donc rendu à Saules pour vite faire son interview. Vite ? Pas du tout en fait. Lorsque je suis arrivé, la table était mise, avec trois assiettes : « Tu aimes la raclette ? » Visiblement l'interview, c'est pour plus tard.

Une fois rassasiés, nous avons entamé la discussion et, bien sûr, un sujet en amenant un autre, la discussion est partie dans tous les sens ! Je pratique le parapente depuis de nombreuses années mais je connais moins le monde du delta et, forcément, quand une personne passionnée t'en parle, tu écoutes, tu poses plein de questions et l'interview « bocal » se transforme en interview « grand cross ».

Un grand merci à Régine et Francis pour l'accueil, l'excellent repas et les discussions passionnantes : le temps a filé à toute allure !

## On va commencer avec quelques chiffres pour planter le décor. Depuis quand pratiques-tu les deux activités ?

J'ai commencé le delta en 1980 et le parapente, officiellement depuis 2016. Officiellement car j'avais déjà



« quelques » vols depuis « quelques » années auparavant et un jour le Fred m'a signalé qu'il serait grand temps de passer mon brevet de parapente.

## Modèle et performances de ton delta / parapente ?

Un delta toplless Aeros Combat avec une plage de vitesse de 45 à 120 km/h et une finesse d'environ 15 et une Ozone Photon avec des vitesses de 38 à 58 km/h et environ 11 de finesse.

## Combien de vols par an en delta / parapente ?

Environ 20 vols par an pour chaque activité.

## Meilleurs vols en delta / parapente ?

Dans le Jura, un vol en trois points de 302 kilomètres à 43 km/h de moyenne en delta et un triangle de 110 kilomètres à 22 km/h de moyenne en parapente.

## Combien êtes-vous approximativement à voler régulièrement en delta dans le Jura ?

On doit être une dizaine à voler régulièrement dans le club. On est 5-6 à faire de la distance et environ une douzaine dans la région en ajoutant l'équipe des Suisses alémaniques.

## Comment fais-tu ton choix entre le delta ou le parapente quand tu vas voler ?

C'est un choix qui peut être difficile parfois. Si la météo s'annonce bien, j'ai envie d'aller faire un gros vol en delta. Puis, après 2-3 vols qui ont bien marché en delta,

j'ai de nouveau envie d'aller voler en parapente et de faire des beaux vols en para. C'est surtout une question d'humeur, d'envie et de compagnie. Et puis il y a aussi d'autres choses que j'aime faire ou que je dois faire, je ne suis pas toujours au taquet et parfois j'ai aussi des coups de mou.

## **Le parapente, le delta, le rigide, tu connais ces trois disciplines, comment les vois-tu aujourd'hui ? Ce que tu apprécies, ce que tu aimes moins ? Tu ne voles plus en rigide aujourd'hui, qu'est-ce qui te donnerait envie de t'y remettre ?**

### *Le parapente : accessibilité*

Le premier élément qui me vient à l'esprit pour le parapente, c'est sa facilité d'accès. Au décollage, on essaie de gonfler sa voile, on regarde comment ça se passe et si tout est en ordre, on décolle. En vol aussi, c'est plus détendu et moins physique. On peut lâcher les commandes, prendre des photos et même téléphoner ! Cela dit, je n'en profite pas beaucoup car que ce soit en parapente ou en delta, je reste assez concentré. La conséquence de cette décontraction est qu'au début, je trouvais presque ennuyeux : ça n'avance guère et ce n'est pas très dynamique ! Mais mon opinion a changé ! Depuis que je vole avec l'Ozone Photon, je ne m'ennuie plus du tout. Elle est performante, dynamique et elle avance ! J'ai beaucoup de plaisir à voler avec, mais je suis également très respectueux. En effet, bien que selon moi toutes les heures passées à voler apportent de l'expérience, quelle que soit la machine, je sais bien que je n'ai pas trop d'heures sous ce modèle, ni en parapente en général.

### *Le delta : sensations pures*

En delta, on est beaucoup plus pris par la conduite de l'engin. On n'a pas la stabilité du parapente et même en air calme, il est toujours nécessaire de se placer correctement sous l'aile pour rechercher l'équilibre. Puis il y a aussi ce côté dynamique qui reste quelque chose de passionnant et qui fait que je trouve le ressenti supérieur au parapente : on peut piquer, on est collé sous l'aile, ça penche lorsque l'on engage un virage, on tourne en déplaçant le poids du corps et quand on vole à 80 km/h, on commence à vraiment sentir l'air, on fait corps avec la machine. Pour les décollages et les atterrissages aussi, c'est très différent : il faut être très concentré ; on ne peut pas se permettre les mêmes approximations qu'en parapente. L'atterrissage en terre inconnue nécessite une attention particulière. Si tu commences à être bas, la recherche du terrain se fait plus tôt qu'en parapente et la préparation de l'atterrissage est importante et nécessite plus de concentration. On ne peut pas non plus descendre des volets pour casser la finesse, on ne peut rien faire avec un delta, il a

toujours la même finesse. Il faut trouver le bon terrain, de préférence à la montée car on ne connaît pas les vents locaux et que c'est la configuration la plus sûre pour atterrir. Il faut aussi réfléchir à sa volte, une VRAIE volte ! En delta, l'atterrissage fait partie du vol. Néanmoins, cette préparation minutieuse n'empêche pas de se refaire sur le thermique qui déclenche sur le dernier sapin avant d'aller poser.

Un autre avantage du delta à mon avis est que l'esprit d'équipe est plus marqué. Certainement aussi parce qu'on a plus besoin l'un de l'autre, notamment pour la récup. On retrouve peut-être plus cet état d'esprit quand on fait des *Hike & Fly* en parapente, on est plus soudé dans l'équipe et on se raconte pas mal de choses. Quoi qu'il en soit et ça j'en suis convaincu, quand on se retrouve au sein du Vol Libre Jura, qu'on soit deltiste ou parapentiste, la passion est là et on passe de bons moments et il y a toujours une belle ambiance.

### *Le rigide : performances*

En rigide, ce qui me ferait surtout envie, ce sont la performance et la facilité du vol. Avec les volets, l'atterrissage est plus simple et ils simplifient le vol. En cas de turbulences, si un côté de l'aile monte, le volet va se lever et compenser ce mouvement sans action du pilote et l'aile va suivre sa trajectoire. On s'éloigne un peu de ce contact direct avec l'air qu'on a en delta. On n'a pas non plus les mêmes prises de vitesse : on ne va pas trop faire de piquée ni de virages serrés en rigide. L'encombrement et le poids sont également plus importants qu'en delta et il faut un petit peu plus de temps pour le montage. Mais ce sont des machines bien conçues et les contraintes matérielles comme la casse ou le changement de la voile sont similaires au delta.

## **La plupart des membres du Club sont des parapentistes et ne connaissent rien des sensations de vol en delta. Que se passe-t-il en thermiques forts ou quand on est au mauvais endroit au mauvais moment ? Au sol, on imagine aisément que c'est plus facile en parapente mais en l'air ? La plage de vitesse du delta est plus grande et elle permet de fuir plus facilement, la fermeture n'existe pas, le plané est meilleur, il reste quoi au parapente ?**

Pour les thermiques (très) forts, j'ai une anecdote qui m'est arrivée à Laragne. On m'avait prévenu que le thermique t'arrachait la barre des mains ! Je rigolais mais effectivement, je suis resté accroché à la barre en espérant foncer dans personne car ça montait à une puissance phénoménale. C'était assez fou !

Quand on est tout faux, ce n'est pas non plus une partie



de Naye, puis reviennent jusqu'à Interlaken, je trouve ça fantastique. L'approche du vol de distance n'est pas la même dans les deux disciplines. En para, on a déjà fait 20 autres vols de distance et on veut améliorer ce qui a déjà été réalisé, quitte à se poser à Genève ou n'importe où ailleurs. En delta, on fait moins de vols et si on décide de tenter un gros vol, on sait qu'on met plus de chance de son côté en suivant les crêtes plutôt qu'en faisant des tests de traversée du plateau ou de grand FAI par exemple. De plus, on essaie aussi de rentrer et si tu es à 15h30 au Mont d'Or, tu fais demi-tour ! Peut-être aussi qu'on n'y croit pas assez en delta et la récup ne joue clairement pas le même rôle

de rigolade en delta. Même si on n'a pas le problème des fermetures et que ça avance plus vite, il faut piloter, faire de grosses corrections pour garder le cap et ne pas se faire embarquer, ni en vol, ni dans le final où une grosse bourrasque de côté peut compromettre l'atterrissage. Dans de vilaines conditions, on n'est pas plus tranquille en delta qu'en parapente et il faut rester concentré jusqu'au pousser final de l'atterrissage.

La plage de vitesse est un grand avantage en delta. Typiquement avec la TMA de Bâle, c'est plus facile que le parapente pour gérer l'altitude limitée à 1750 mètres. Même si ça monte, tu tires la barre et tu vas tellement casser la performance que tu vas finir par descendre et en plus tu t'éloignes rapidement. Concernant la fuite, on a certes plus de facilité et dans le Jura, on peut fuir devant un grain par exemple mais dans les Alpes, quand les nuages sont au-dessous des sommets, on peut fuir jusqu'au bout de la vallée, après ça s'arrête aussi !

En revanche, le parapente a ses propres atouts. En effet, près de la pente ou au ras des arbres, en delta, par déplacement du centre de gravité, on est moins réactif et on tourne moins serré. Je voyais Morane qui rentrait de Balsthal, à 50 km/h, tout le temps entre 1000 et 1400 mètres, sans faire un virage, il avait une ligne fantastique, là ! Dans du petit, près du relief, on est mieux en parapente.

### On voit aujourd'hui sur XContest qu'il n'y a plus de grandes différences entre le para et le delta. Quel est ton avis ?

La concentration de deltistes est moindre. Certainement que si, durant les bonnes journées, il y avait 100 deltistes ambitieux au Weiss ça ferait la différence. En parapente, il y a cet engouement et cette énergie de groupe pour faire des kilomètres. Quand je vois ces parapentistes qui traversent le Plateau jusqu'aux Rochers

dans la façon d'envisager un vol de distance. Un atterrissage en rase-campagne nécessite une organisation bien plus compliquée pour ramener l'aile et le pilote.

### C'est bien que tu parles d'organisation et de récup car j'avais prévu de parler de Régine, ton indispensable copilote !

Je suis un privilégié d'avoir une épouse qui a toujours partagé ma vie de deltiste, que ce soit pour les loisirs ou les compétitions. Parfois, on partait avec les enfants en caravane pour se rendre sur une compétition. C'était un événement rassembleur pour notre famille et tout ça dans une ambiance assez particulière. Parfois, elle faisait aussi la récup et, si on va chercher des pilotes, c'est qu'ils ne sont pas arrivés au *goal*. Elle ne les retrouvait pas toujours dans la meilleure humeur qui soit... Pourtant, elle avait un bon contact avec eux et était appréciée. Elle a aussi appris à les connaître sous d'autres facettes : au-delà de leur vol, elle découvrait aussi leur manière de vivre. Parfois, c'était aussi moi qui n'étais de la meilleure humeur qui soit et bien sûr, il y a aussi eu des fois où elle a fait des choses à contrecœur ou d'autres fois où il fallait que je la laisse tranquille ! Mais c'est incontestablement formidable et j'ai beaucoup de chance.



**Dans le monde du parapente, même si certaines (r)évolutions disparaissent aussi vite qu'elles sont apparues, on constate régulièrement des innovations intéressantes. En delta, il y a eu les doubles surfaces, le topless, le carbone mais aujourd'hui, vu de l'extérieur, il ne me semble pas qu'il y ait de grandes nouveautés. Et qu'en est-il du rigide ?**

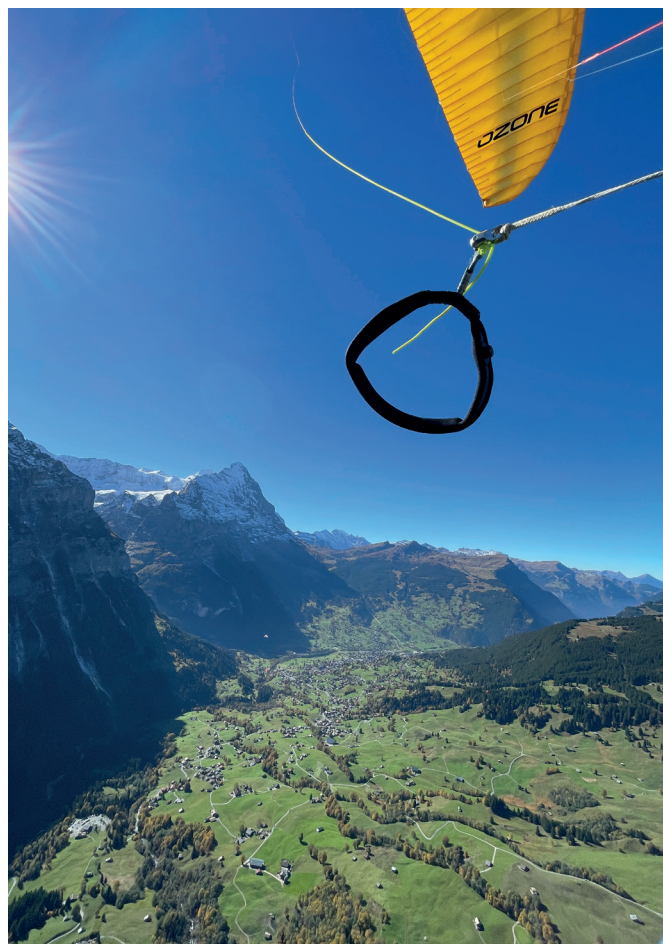
Il n'y a effectivement pas eu de grandes innovations en delta. Ils ont amélioré la maniabilité, allégé les ailes mais les performances n'ont pas beaucoup évolué. Lors des compétitions internationales, on voit des pilotes qui gagnent avec des modèles plus anciens, ce qui me fait dire que ça stagne un peu. Quant aux rigides, on était à 16 de finesse avec l'Exxtacy et aujourd'hui on est au-dessus de 20. Si on regarde les gros vols dans XContest, on voit aussi qu'ils sont plus nombreux en rigide qu'en delta. Il y a une bonne équipe de bons pilotes en rigide.

### **Est-ce que tu vas te remettre au rigide ?**

J'ai failli m'y remettre dans les années 2020 mais Danny a commencé à partir avec moi en vol de distance et à aimer ça. Ça a été décisif car c'était intéressant de faire équipe dans la même catégorie d'aile. Je n'exclus pas totalement de m'y remettre mais je pense que je vais continuer le delta qui me permet de garder une certaine forme, une certaine habileté.

### **Au fil de la discussion, j'ai appris un fait surprenant : parfois, les deltistes ne savent plus voler droit !**

Il faut aussi savoir que la transition flex à rigide ou l'inverse ne se fait pas tout facilement car la manière de piloter est vraiment différente. Et ce ne sont pas seulement les premières minutes, ça peut prendre plusieurs jours. Lorsqu'on a un mouvement de lacet, il faut donner une contre impulsion et revenir au neutre, mais dans le bon rythme sinon ça part dans l'autre sens et il devient impossible de voler droit ! Ça m'est arrivé lorsque j'ai participé au championnat de Suisse de delta par équipes à l'époque où je volais en Exxtacy. On m'avait prêté un delta pour voler dans l'équipe « flex », c'était une aile que je connaissais. Après le décollage, il fallait sortir sur 1 kilomètre avant le premier thermique et je me demandais si j'allais réussir à ne foncer dans personne ! J'ai réussi à rentrer dans ce thermique et ça a commencé à mieux aller car j'ai commencé à enrôler. Tant que je tournais, tout allait bien mais dès que je suis parti en transition, c'était à nouveau la catastrophe, pas moyen de voler droit ! Puis c'est mieux allé mais je me suis vraiment posé la question de savoir



si j'allais arriver à atterrir avec cette machine ! On retrouve aussi ce phénomène quand on change de niveau d'aile et qu'on passe à un delta performant. On n'arrive pas à voler droit. C'est assez paniquant et contre-intuitif car il vaut mieux laisser tourner l'aile sur 360 degrés et la reprendre plutôt que d'essayer de corriger et d'induire un virage à gauche, puis à droite, et ne jamais être dans le bon rythme.

### **Le vol libre, j'arrête quand je veux ?**

Ça me fait penser à mon beau-père qui un jour a dit : « *Maintenant, j'ai assez volé et je vais arrêter avant que je fasse un accident.* » Il a bien fait et je vais aussi arrêter avant de faire un accident mais m'arrêter parce que j'ai assez volé et que je veux faire autre chose, ça m'étonnerait. Certainement que je pratiquerai le parapente plus longtemps que le delta mais arrêter le vol libre n'est pas à l'ordre du jour.

Pour terminer, un grand *glide* final dans chaque discipline : Christian Voiblet a réalisé un vol de 333 kilomètres en rigide le 17 mai, Francis Gafner 241 kilomètres en delta le même jour (petit article dans le dernier Glider) et Morane Montavon 231 kilomètres 3 jours plus tôt. Qu'importe la machine, pourvu qu'on ait l'ivresse !

Propos recueillis par Fred Racle

## La grande interview

### Gaël Schaffter, le goût du vent, de la hauteur et de la liberté !

**Au pied du décollage de la Pierreberg, à Courcelon, une jeune tête blonde grandit, le regard souvent tourné vers les airs. Là, entre les champs et les forêts du Jura, Gaël apprend très tôt à écouter le vent, à observer le ciel et à rêver d'altitude. Ce petit garçon curieux ignore encore que ce souffle deviendra le fil conducteur de sa vie : le goût du vent, de la hauteur et de la liberté.**

#### Les racines du Jura

Enfant, Gaël est du genre débrouillard et touche-à-tout. À l'école de Courroux, puis de Vicques, il préfère déjà les récréations aux pupitres. Il joue un peu du corne à la fanfare, pratique l'athlétisme à la FSG Courroux, mais c'est surtout dehors qu'il s'épanouit : sur son VTT avec son père, en snowboard avec ses frères ou sur une planche à voile... cheveux au vent !

À seize ans, il découvre le motocross et le trial. « *Juste pour le plaisir* », me dit-il. Ce n'est pas la vitesse qui l'attire mais la précision du geste, la maîtrise de l'équilibre, le défi personnel.

Après l'école de commerce, il achète avec son père une vieille ferme à rénover. C'est le début d'une autre passion : le travail manuel. Maçon, paysagiste, tacheur, bricoleur, il touche à tout avec la même curiosité. Gaël a ce talent de comprendre les matériaux, de sentir la structure, de construire. Peu à peu, il bâtit sa vie à son image : solide, simple et libre.

#### Une famille de voyageurs et de bâtisseurs

Les Schaffter, ce sont trois frères unis par l'énergie et le grand air : Olivier, Yan et Gaël. Le sport et la nature coulent dans leurs veines. Leur père, déjà passionné de vol libre, leur montre la voie. Yan se tourne vers le kitesurf, Olivier et Gaël vers le delta.

Chaque hiver, la famille s'envole en Thaïlande, où les parents possèdent un petit bungalow sur une petite île. Ces séjours au soleil deviennent une seconde école de vie : apprendre à vivre autrement, plus lentement, plus simplement. Entre les bricolages avec son père et les escapades tropicales, Gaël grandit dans un équilibre rare entre ancrage et évasion, entre le Jura et le monde. Sa maman, toujours bienveillante, a joué un rôle discret



*Entre ciel et terre, Gaël Schaffter, c'est une histoire d'équilibre.*

*Entre ciel et terre, famille et aventure, nature et modernité.*

*Un homme qui ne cherche pas la performance mais la justesse.*

*Un deltiste qui, dans chaque vol, retrouve un peu de son enfance jurassienne, les mains dans la terre, le cœur dans le vent.*

mais essentiel. Présente à chaque étape, elle a accompagné Gaël dans toutes ses péripéties, des premières pentes écoles aux grands vols. Jamais inquiète, elle lui faisait confiance. Une confiance tranquille, solide, celle d'une mère qui sait que son fils a les pieds sur terre, même quand il a la tête dans le ciel.

#### Le déclic du vol libre

Le vent du Jura souffle déjà dans les ailes de la famille. Depuis tout petit, Gaël va regarder son père voler dès que les occasions se présentent. À onze ans, il fait son premier biplace en parapente avec le Pierre. Le déclic est immédiat : la sensation de planer, le silence, la beauté de la vallée sous ses pieds. Il sait alors qu'il veut voler seul.

À l'automne 1997, son père et l'instructeur Mario Bulloni organisent les premières initiations de delta pour Gaël

et son frère Olivier. Tous les mercredis après-midi et plusieurs week-ends, les deux jeunes s'élancent sur la pente école, s'acharnant à faire décoller leurs pieds du sol, saut après saut, sourire aux lèvres. Le 31 décembre 1997, le jour de ses 12 ans, Gaël effectue son premier grand vol depuis le site de Delémont. L'année s'achève dans les airs et une passion vient de naître.

Entouré d'une bande d'amis passionnés, dont son frère Olivier, Nicolas Tatti, Jacky Frund, Jean-Bernard Widmer, Stéphane Jeambrun, Gaël progresse vite, apprend à lire le vent, à sentir les ascendances. À seize ans, en 2002, il décroche son brevet de pilote.

### Transmettre et faire vivre le delta

À vingt ans, l'envie de transmettre devient naturelle. Avec son ami Nicolas Tatti, fraîchement diplômé instructeur, il fonde une école de delta pour redonner un souffle à la discipline dans la région. Installée dans les anciens bâtiments Condor à Courfaivre, l'école devient un lieu de vie : formations, cours théoriques, soirées entre passionnés. On y parle météo, aérodynamique et rêves d'ailes. Pendant près d'une décennie, l'école fait naître de nouveaux pilotes et entretient la flamme du delta jurassien.

Mais le temps passe, les tendances changent. Le parapente séduit davantage : plus léger, plus simple à transporter. Le delta se raréfie, le club se disperse. Gaël, lui, reste fidèle à son aile rigide. Ce qu'il aime, c'est la rigueur qu'elle demande : la précision du décollage, la pureté du vol, la beauté d'une approche soignée.

Voler en delta, c'est un art. Il faut comprendre la météo, anticiper, se surpasser. Gaël aime planifier ses vols, repérer les meilleures conditions, suivre les crêtes, jouer avec les thermiques, puis tenter de revenir au point de départ. « *Quand tout s'aligne, c'est une harmonie totale* », me confie-t-il avec les yeux qui brillent. Une danse silencieuse avec les milans, les nuages et la lumière.

### Les voyages : apprendre à regarder autrement

L'appel du large ne s'arrête pas au Jura. Dès l'enfance, Gaël découvre d'autres horizons : Cap-Vert, Égypte, Thaïlande. Mais c'est avec sa compagne Célia que le voyage devient un mode de vie. Ensemble ils sillonnent l'Asie : Inde, Birmanie, Cambodge, Laos, Vietnam, Thaïlande, îles Andaman... Ils voyagent léger, au plus près des gens, attirés par la douceur du bouddhisme et le calme d'une vie simple.

Lors d'un périple au Népal, Célia tombe enceinte. Plutôt que de rentrer, ils poursuivent leur route jusqu'au Sri Lanka. C'est là qu'ils croisent la route d'un certain... Raph... clin d'œil du destin ! Une nouvelle étape s'amorce : fonder une famille.

### Fonder une famille

Trois enfants naîtront : Jeanne, Mathilde et Lucien. Trois nouvelles étoiles dans le ciel de Gaël. Les journées se remplissent de rires, de bricolages, de nature et de tendresse. Le vol se fait plus rare, mais l'envie reste intacte. Gaël garde toujours un œil vers le ciel, cherchant dans le vent une promesse d'évasion.





Et puis, doucement, l'idée germe : celle d'une année sabbatique, pour respirer, se retrouver, et offrir aux enfants la plus belle des écoles, celle du monde.

### L'année sabbatique : la grande respiration

Les enfants grandissent, quatre, huit et dix ans, c'est le moment parfait. La famille déscolarise les enfants, achète un camping-car et prend la route.

Direction le Nord d'abord, la Scandinavie et ses lacs immenses. Mais la pluie s'invite, inlassable. Alors cap au Sud : Maroc. Puis pour la période hivernale, ils troquent leur camping-car contre leur sac à dos direction l'Asie. En Thaïlande, ils embarquent sur un catamaran... avec moi, Raph, à la barre ! Ensemble, nous découvrons les îles depuis la mer, loin des routes touristiques, entre silence, lumière et mer turquoise. Les journées s'écoulent au rythme du vent et des marées, entre baignades, navigation et rires d'enfants. Les soirées, elles, se tissent autour d'un repas partagé, de récits d'horizons et de cette impression rare que le temps s'est enfin arrêté.

Le voyage continue pour la famille au Cambodge, au Laos, en Inde. Une immersion totale, des rencontres, des découvertes, des émerveillements. Puis retour en Suisse. Mais le moteur de la liberté n'est pas encore éteint : au printemps, la route les mène vers la Grèce, la Turquie, les Balkans.

Une année entière de découvertes, d'aventures, de partages et de sérénité. Une année où le temps reprend sa juste valeur.

### Une philosophie de vie simple et ancrée

De ces voyages et de ces expériences, Gaël tire une conviction profonde : vivre simplement, en lien avec la nature. Le jardin, les balades, le rythme des saisons. Autant de manières de rester ancré dans le réel. Il cultive la terre comme il cultive ses valeurs : avec soin, patience et humilité.

Gaël rêve d'une société plus consciente, moins consumériste, où l'on apprend aux enfants à regarder, à écouter, à respecter. Écologique sans militantisme tapageur, il agit dans le concret : rénovation durable, choix réfléchis, équilibre entre confort et sobriété. Pour lui, la vraie richesse, c'est la cohérence.

### Portrait d'un homme libre

Jovial, discret, toujours prêt à aider, Gaël est un compagnon de route apprécié. Pas de grands discours, mais une présence juste. Il rit facilement, partage volontiers et garde cette lumière tranquille de ceux qui savent d'où ils viennent.



Ce n'est pas une tête brûlée. Il ne cherche pas le frisson mais la maîtrise. Dans les airs comme dans la vie, il vole propre, précis, réfléchi.

Introverti parfois mais profondément libre, il aime autant la solitude que la bonne compagnie. Ses rêves sont à son image : simples, sincères, pleins de sens : voler un jour avec ses enfants, découvrir l'Amérique du Sud, promouvoir les plantes locales et l'herboristerie. Et pourquoi pas, un jour, goûter à l'apesanteur.

**Raphaël Seuret**

