

N°95 | juillet 2026

La PLUME

© Une plume de nuage, capturée par Damien Charmillot

Journal interne du Club Vol Libre Jura · www.vollibrejura.ch · paraît deux fois par an

Sommaire

Éditorial de Laurent Petermann	3
Entretien des sites: une nouvelle organisation !.	4
Sebastien Benz réussit un vol de 303 km dans le Jura : historique !.	6
Décès d'Arnaud Moretti: son cœur s'est arrêté après un vol magnifique!.	7
JuraAirTour: une troisième édition qui a tenu toutes ses promesses.	8
JAT: les réactions des concurrents régionaux	10
Sortie à Cavallaria: les optimistes ont eu raison!	14
Graitricks: un programme de feu en perspective!	17
Dossier arbrissage: ce qu'il faut faire et ne pas faire....	18
Colonne de secours de Moutier: démonstration de sellettes	22
Si même les oiseaux...: un peu de poésie et de philosophie...	24
Constance Mettetal: une championne française livre ses secrets	26
En immersion dans le base-jump: Christophe Mertz nous dit tout!	31
Andy Hediger: Julien Gogniat lui doit tout!	35
Dans les dunes du Maroc: expérience inédite en biplace	40
Paralpinisme: les bons conseils.	45
Interview vérité: les confidences exquises de Lionel Socchi	50

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, en collaboration avec Manon
Bonnet et Laurent Petermann

Conception graphique et mise en page :
Linsey Jeambrun

Correction des textes : Sarah Bachmann

Dernière relecture : Xavier Berdat

Textes et remerciements (par ordre alphabétique) :

Daniel Bachmann	
Damien Charmillot	Christophe Mertz
Alexandre Constantin	Laurent Petermann
Hervé Duplain	Marie Schindelholz
Julien Gogniat	Raphaël Seuret
Valérie Groux	Nicole Siekmann
Arnaud Hirschi	Lionel Socchi

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

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

Agenda

- **Du vendredi 28 au dimanche 30 août 2026**
10^e édition du Graitricks, à Moutier. D'autres informations suivront en temps voulu pour les bénévoles. Tous les renseignements sur www.graitricks.com et en page 17.
- **Du samedi 29 août au lundi 31 août 2026**
Fête de Courroux avec un stand du VLJ.
D'autres informations suivront en temps voulu pour les bénévoles.
- **Samedi 17 octobre 2026**
Journée de clôture.
D'autres informations suivront en temps voulu.
- **Vendredi 4 septembre 2026**
Inauguration de la table et des bancs au décollage de Boécourt (dès 18h).
- **Samedi 6 février 2027**
Assemblée générale du VLJ.
D'autres informations suivront en temps voulu.

Éditorial: Vole, vole, vole, petit parapente...

Allez, va et décolle ! Une fois en l'air, observe bien le ciel car si tu aperçois des oiseaux, tente de les suivre et accompagne-les dans cette ronde qui t'élèvera jusqu'au firmament. Tu contempleras les terres, les forêts et les lacs, tout en quittant pour un instant la gravité de cette planète ou de ce petit monde éphémère qui paraît un peu moins important vu de là-haut.

Profites-en pour caresser les nuages, traverser les plaines, franchir les cols par la route du ciel et survoler de lointaines contrées. Vole, vole, vole, petit parapente... Et si ton atterrissage ne se passe pas comme prévu et que tu termines perché dans un sapin, va vite lire l'article sur ce sujet en page 18 et appelle aussi la Rega. Eh ben, on n'est pas guéris... comme dirait « El Longo ».

À l'heure où j'écris ces lignes, la saison est bien entamée et nous avons déjà eu droit à plusieurs journées avec des conditions exceptionnelles. Pour preuve, la JuraAirTour s'est enfin déroulée sans la moindre goutte de pluie. Mais pas seulement. Le plus fou, c'est que nous avons bénéficié d'une désactivation de la TMA de Bâle durant six semaines. En effet, en raison des travaux sur la piste principale d'Euroairport, les rares avions qui ont posé à l'aéroport ne traversaient plus le secteur Tango qui nous concerne.

Les crosseurs du VLJ s'en sont donné à cœur joie en allant planer à plus de 2500 mètres dans cette zone inactive du 15 avril au 20 mai ! C'est assez rare pour le souligner et ce n'est malheureusement pas demain la veille que cela se reproduira.

Dans cette *Plume* estivale, nous aurons encore droit à une multitude d'articles et d'interviews aussi passionnants les uns que les autres. Merci aux rédactrices et rédacteurs qui ont œuvré pour ce numéro estival.



Comme l'a mentionné Alex dans l'éditorial du précédent numéro, nous arrivons dans une période de transitions. La présidence du Club, tenue de main de maître par Lionel est à remettre pour 2027. Avis aux motivé/es. Passation de poste également au sein de *La Plume*, Daniel laisse sa place de rédacteur en chef à Manon et moi-même. Une toute nouvelle équipe va s'occuper de l'organisation du Graitricks, qui aura lieu dans quelques semaines.

Il y aussi des changements concernant le maintien en état de nos beaux sites de décollages jurassiens. Chaque déco a maintenant son propre responsable (voir article à ce sujet dans cette édition, page 4).

Je n'ai plus qu'à vous souhaiter une belle lecture, un bel été et surtout de beaux vols !

Laurent Petermann

Manon remplace Marie !

Info de dernière minute: Marie Schindelholz avait accepté de former un tandem avec Laurent Petermann pour reprendre la responsabilité éditoriale de *La Plume* à partir de 2027. Après avoir pesé le pour et le contre et compte tenu de son nouveau projet professionnel, elle a finalement décidé de renoncer.

C'est donc Manon Bonnet qui a accepté de s'investir dans cette mission. Marie reste dans le comité de rédaction de *La Plume* et nul doute que ses talents d'écriture seront appréciés à l'avenir. Et aussi un grand merci à Manon! (db)

Nouvelle organisation pour l'entretien de nos 24 sites de vol du VLJ : à chacun son territoire !

À la suite des départs successifs des responsables de sites - Simon Brancucci (2025) puis Pierre Arn (2026) -, le comité du VLJ a décidé de repenser l'organisation de la gestion et de l'entretien de nos sites de vol. Pour assurer une meilleure réactivité et une relation de proximité avec les propriétaires, nous avons désormais nommé un responsable par site (dans certains cas, une même personne est en charge de deux sites).

Rôle du responsable de site :

- Vérifier régulièrement l'état général du site (aire de décollage principalement).
- S'assurer de la présence et du bon état des manches à air, ou faveurs.
- Maintenir un bon contact avec les propriétaires des terrains, tant côté décollage que côté atterrissage.
- Organiser et coordonner les entretiens : fauchages réguliers, réparations, remises en état des clôtures, nettoyages et petites réparations.
- Avertir le comité du VLJ de toute anomalie ou demande plus importante nécessitant une décision ou un budget.

Nous tenons à exprimer notre reconnaissance envers tous les membres qui s'impliquent et donnent de leur temps pour assurer la pérennité de nos sites. Sans leur engagement, certains sites - précieux pour la vie du club - seraient sans doute menacés. Votre implication est essentielle !

Si vous avez une question, une demande ou une suggestion concernant un site, adressez-vous directement au responsable du site concerné. Il évaluera la situation et en discutera avec le comité si nécessaire. N'hésitez pas non plus à proposer votre aide lors des opérations d'entretien : contactez le responsable pour connaître les besoins et les prochains créneaux.

Pour finir, merci d'avance à tous pour votre soutien et votre esprit collectif. Ensemble, nous continuerons à préserver et à développer nos sites pour le plaisir et la sécurité de tous les pilotes.

Valérie Groux

Voici la répartition des sites par ordre alphabétique :

Boécourt	Florent Schori
Delémont	Hervé Duplain
Graitery	Steve Juvet
La Pierreberg	Olivier Nyffenegger
Le Buement	Fred Racle
Le Champre	Damien Charmillot
Les Sairins	Alain Piquerez
Loge de Soulce Nord	Tom Racordon
Loge de Soulce Sud	Tom Racordon
Loveresse	Francis Gafner
Mervelier	Damien Charmillot
Montagne-de-Moutier	Steve Juvet
Montgremay	Arnaud Hirschi
Montmelon Nord	Patrick Schindelholz
Montmelon Ouest	Patrick Schindelholz
Montoz Nord	Roman Kowalczyk
Montoz Sud	Roman Kowalczyk
Montsevelier	Laurent Mahon
Ocourt	Fred Piérard
Outremont	Fred Piérard
Raimeux Nord	Diego Menozzi
Raimeux Sud	Diego Menozzi
Rampe: Raimeux/Delémont	L'équipe du Delta
Sorvillier	Fred Racle
Vicques	Laurent Mahon



Vérifier l'état des manches à air. Ici à Montgremay. (vg)



Pose de la barrière à Raimeux Nord. C'est Diego Menozzi qui est désormais responsable du site. Pierre était de la partie ce printemps pour l'épauler. (dm)



Parfois, il faut aussi grimper! (dm)



Une corvée mémorable à la Loge de Soulce en 2023. Les bénévoles s'en souviennent encore. (db)

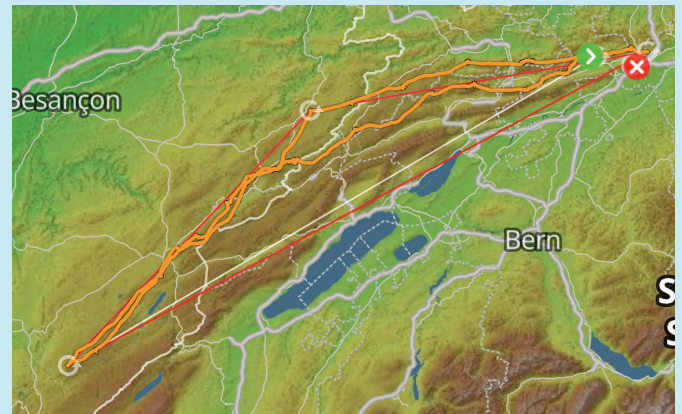
300 km dans le Jura, ça c'est fait !

« *Un rêve devenu réalité !* » C'est ainsi que Sebastien Benz, un des meilleurs pilotes de cross de notre pays, entame son propos sur XContest, s'agissant de son vol extraordinaire du samedi 27 juin dernier, au décollage de l'Obere Wengi. On peut même dire stratosphérique ! En résumé, il a réussi là où d'autres, et pas des moindres (on pense notamment à Chrigel Maurer, mais pas seulement...), ont échoué par le passé. Son exploit : franchir la barre mythique des 300 km sur les longues crêtes jurassiennes, 303,21 km plus précisément. Un vol sous une Enzo 2 de 8h44.

Son périple aérien l'a conduit en France, jusqu'à Les Chalesmes, commune jurassienne faisant partie de la région Bourgogne-Franche-Comté. Le retour a été plus rapide, avec des pointes à 80 km/h, accélérateur à fond. Et comme si le plaisir ne suffisait pas, Sebastien Benz a poursuivi son vol jusqu'à Oberbuchsitzen. En chemin, il a également croisé Christian Voiblet sous son Atos. Lui aussi a réussi 300 km, en décollant de Montoz Sud. Chapeau les gars !

Extraits du vol de Sebastien Benz publiés sur XContest :
« Avec le recul, je dois aussi revoir mon opinion sur le

Jura. Je pensais autrefois que les très grandes distances se réalisaient lors des journées classiques, instables et thermiques. Ces deux derniers week-ends m'ont montré le contraire : les records semblent plutôt se construire lors des journées de canicule, avec une base très élevée et de puissantes lignes de convergence. »
Nous reviendrons plus en détail sur ce vol dans *La Plume* de décembre. (db)



Terrain de modélisme de Glovelier : cohabitation et dialogue

Ces derniers mois, plusieurs échanges ont eu lieu avec le club de modélisme Les Ailes du Lémont de Glovelier. Le VLJ a également pris contact avec Aaron Hügli, responsable des espaces aériens à la FSVL, afin d'examiner les restrictions éventuelles auxquelles nous pourrions être exposés et se renseigner sur les responsabilités en cas d'accident. Sa conclusion est sans équivoque : aucune restriction particulière de l'espace aérien ne peut être mise en place au-dessus du terrain de modélisme. Selon le droit actuel, les parapentes et deltas bénéficient de la priorité dans l'espace aérien. Pour éviter tout conflit, la meilleure solution reste donc le dialogue, le respect mutuel... et une bonne dose de bon sens. De notre côté, nous vous demandons simplement de redoubler de prudence à proximité du terrain. Même si l'activité semble réduite, bannissez au maximum le survol direct à basse altitude et évitez d'y poser. Des petites habitudes à prendre mais qui contribuent à préserver une excellente cohabitation entre nos deux clubs. Et lors des manifestations importantes organisées par les Ailes du Lémont, nous relaierons les informations utiles sur nos groupes WhatsApp habituels. Et si l'envie vous prend d'aller voir voler les pilotes des Ailes du Lémont, posez-vous tranquillement ailleurs, prenez votre voiture et allez admirer leurs engins. Ils apprécieront certainement votre visite et ils disposent en plus d'une excellente cantine !

Lionel Socchi, président du VLJ

En direct de la Loge de Soulcé !

Si tu croises le nouveau berger de la loge de Soulcé, dis-lui tout d'abord bonjour. Lui, c'est Loïc. Il te répondra : « *Salut !* » Le contact est facile et il te parlera volontiers de ses aventures passées en nature, ici et là. Et si tu as de la chance, il te fera visiter son antre, sous le toit, y compris ce qui servait d'appartement il y a fort longtemps. Quelques espaces de vie au confort spartiate, un poêle pour cuire un repas, quelques meubles d'une autre époque et même une lampe à gaz. Il dort parfois là et avant de s'en remettre à Morphée, il admire le coucher de soleil.

Lionel et son bras droit Daniel sont allés discuter avec lui et convenir d'une règle de parcage. Contrairement à ce que l'on craignait dans un premier temps, il accueille volontiers les volatiles et surtout leurs véhicules. Principes à respecter : toujours garer sa voiture dans l'enceinte de la loge, sur l'ouest de la parcelle. Maximum cinq voitures. Il est impératif de laisser assez d'espace pour qu'un tracteur puisse faire le tour du bâtiment. Pas de parcage dans le champ avant la barrière. Si pas de places, laisser son véhicule sur le parking à la sortie de la forêt (10 minutes à pied du déco). Prendre le passage dans la barrière au nord de la loge pour accéder au site. (ls / db)

Ciao l'ami Arnaud, bon vol là-haut avec les autres copains du VLJ

Membre du VLJ, notre ami Arnaud Moretti, personnage discret mais ô combien attachant, pilote de cross en constante progression, s'en est allé le samedi 9 mai, après un superbe vol au décollage du Weissenstein et un posé du côté des Hauts-Geneveys, dans le canton de Neuchâtel. Il n'avait que 42 ans. Un vibrant hommage lui a été rendu fin juin dernier à la cabane du CAS de Montoz, dont il était membre et secrétaire.

« Arnaud a pris son dernier envol après une magnifique journée dans les airs et un atterrissage en douceur; son cœur s'est arrêté, dans sa 43^e année. » (Extrait de l'avis mortuaire publié dans le Journal du Jura du 11 mai dernier). Terrible nouvelle pour nous toutes et tous, membres du VLJ. Terrible nouvelle pour son amie Patricia, avec qui il partageait sa grande passion du parapente, elle aussi brevetée. Combien de vols ont-ils réalisé ensemble ? C'est un choc tout aussi pesant pour toutes celles et ceux qui l'ont côtoyé de près ou de loin.

Samedi 9 mai : Arnaud et son amie Patricia se rendent au Weissenstein, comme ils le font souvent dès que les conditions s'y prêtent. Après un temps d'observation de la météo et de préparation, ils décollent ensemble. Patricia se bat à la crête et décide d'aller finalement poser à Bienne. Arnaud, alors qu'il survole Corgémont, l'informe par radio qu'il poursuit son vol. Il pose finalement aux Hauts-Geneveys. Il envoie encore un message à Patricia pour lui dire que tout est en ordre et qu'il rentre à Bienne avec le train. C'est à pied, sur le trajet le menant à la gare, qu'il s'écroule subitement. Il décède sur place, malgré une vaine tentative de réanimation. Arnaud était un membre discret. Comme il le disait souvent, il était inscrit au VLJ pour participer très modestement à l'entretien des sites et des balises, même



s'il volait souvent ailleurs. Néanmoins, il gardait toujours un œil sur le chat et appréciait les informations échangées – et il était très fier de son club – même si en rigolant il disait qu'il ferait mieux de changer de club pour pouvoir contribuer au classement du club sur XC Contest – mais il appréciait d'être entouré par autant de bons pilotes. Il a commencé le parapente en 2015, tout d'abord à l'école de Bienne, avec Marcel Mühlemann, puis, plus tard, avec l'école Leparapente.ch, avec François Boillat. Il passe son brevet en 2017.

Il réalise rapidement des petits cross. Il avait la banane après sa première sortie du bocal au terme d'un vol du soir entre Corgémont et Bienne. Pilote réfléchi, il pratiquait, aux dires de son amie Patricia, un parapente académique, tournée vers la progression constante, et surtout sans brûler les étapes. Il caressait beaucoup de rêves et a néanmoins pu réaliser quelques-uns : son premier vol de 100 points (le 18 avril dernier) et des vols bivouac de deux à trois jours. Ses rêves de traverser les Alpes en mode bivouac sur deux semaines, de faire des vols encore plus loin et bien d'autres défis encore resteront non réalisés. Il avait d'autres passions : la peau de phoque, la grimpe depuis peu avec Patricia, le VTT et la randonnée.

Un hommage poignant et très émotionnel lui a été rendu fin juin dernier à la cabane du CAS Montoz. Il était membre de la section depuis trois ans et occupait même le poste de secrétaire. Il y avait sa famille et ses amis pour célébrer la belle personne que Arnaud était. Nos sincères condoléances.

Ciao l'ami Arnaud, bon vol là-haut avec les autres copains du VLJ.

Daniel Bachmann

Une édition qui a tenu toutes ses promesses, malgré une neutralisation

La troisième édition de la JAT a tenu toutes ses promesses et le suspense a été total de bout en bout. Les organisateurs ont neutralisé la course le dimanche en raison des conditions venteuses afin d'éviter aux participants de marcher « dans le vide » et de manière stérile. Victoire de Remo Lehner chez les hommes et très joli succès de Lorianne Berger chez les femmes. Les régionaux ont brillé avec une mention spéciale à deux *rookies*, Nathan Chaignat (4^e) et Arnaud Hirschi (7^e), alors que le président du comité d'organisation Morane Montavon a pris le 5^e rang.

Samedi matin, 21 concurrents dont 3 femmes, ont pris le départ depuis la piscine de Moutier. Les participants ont démarré en trombe en direction du premier point de contournement (TP) à l'Acquavirat à Crémines, pour ensuite grimper à la Hasenmatt et prendre leur envol en direction de Boécourt.

Loïc Theubet décolle parmi les premiers mais doit malheureusement poser vers Soulce. Les pilotes qui suivent de près sont plus patients, choisissent une autre ligne et rallient le cylindre de Boécourt où ils mettent immédiatement le cap en direction du Montoz, où le prochain *sign board* les attend.

La tête de course est poussée par le vent et arrive vite jusqu'à hauteur du Moron mais les deux pilotes (Remo Lehner et Manuel Waldburger) se voient contraints de poser dans la vallée de Tavannes et remontent à la force des mollets jusqu'au déco. Dans le peloton qui suit, on compte une partie de nos pilotes locaux - Arnaud Hirschi, Morane Montavon et Nathan Chaignat - qui profitent de conditions plus généreuses et d'une meilleure tactique, ce qui leur permet presque à tous de poser au décollage du Montoz de Tavannes et de valider le *sign board*.

À partir de là, la tête de course se met en place. Remo Lehner et Christof Schoch font de très beaux vols, ils avalent les points de contournement comme une bouchée de pain et terminent la journée au TP9, au pied du Graiter. À l'heure du couvre-feu, Arnaud, Nathan et Morane sont dans un mouchoir de poche sur le retour du TP8 (atterro officiel de Schwängimatt), près de Balsthal. Dominique Beuchat termine sa première journée près de Tavannes, tant dis que Manon Bonnet et Loïc galèrent un peu sur le retour du TP cylindre de Boécourt. Au vu des prévisions météo de dimanche qui se sont

finallement confirmées, le comité d'organisation avait décidé depuis le départ de neutraliser la course à 10 h. Remo Lehner et Christof Schoch réussissent largement à rejoindre l'arrivée dans le temps imparti et s'offrent les deux premières marches du podium. Les autres pilotes continuent d'avancer au maximum pour avoir un bon point de départ le lendemain. Grâce à un bon vol, Xavier Guidetti réussit à se faufiler entre les pilotes et doit s'arrêter dans la montée du Graiter à l'heure du *lock down*.

Lundi matin à 8 h, la compétition reprend ! Le temps est toujours radieux et les conditions de vol sont bonnes. Sans surprise, Xavier Guidetti s'attribue la 3^e marche du podium. Nathan, Morane et Arnaud sont au coude à coude et donnent tout pour cette dernière journée de course. Nathan, jeune *rookie* régional, ne lâche rien et s'attribue une magnifique 4^e place. Treize minutes plus tard, Morane atteint l'arrivée pour s'attribuer une belle 5^e position et une heure trente après, c'est Arnaud qui arrive au-dessus de la piscine et se classe au 7^e rang. La course se termine à 16 h et sur 21 participants sur la ligne de départ, 9 pilotes ont réussi à valider tous les points de contournements et rejoindre l'arrivée dans le temps de course imparti.

À souligner que Nathan et Arnaud - les deux *rookies* régionaux - participaient pour la première fois à une course de marche et vol et pas des moindres étant donné que la JuraAirTour est une manche du Championnat de Suisse de la discipline. Dominique a validé 8 TP et se classe au 14^e rang. Loïc et Manon ont validé 6 TP et s'attribuent les 16^e et 17^e place du classement général. En ce qui concerne le classement « femme », Lorianne Berger monte sur la plus haute marche du podium, suivie de Lia Sutter et Manon.

Les membres du comité d'organisation de la JuraAirTour : Elisa, Nicole, Morane, Gilles et Yannick sont très satisfaits de cette 3^e édition, qui semble-t-il, était enfin la bonne. Lors de la première course en 2024, la pluie s'était largement invitée et l'année dernière, c'est le vent qui était venu jouer les trouble-fêtes.

Pour cette troisième course, le parcours était bien choisi et la contrainte de devoir signer un tableau à certains endroits précis a su aiguïser certains choix tactiques. À la grande satisfaction du CO, les pilotes locaux ont répondu présents et ont très bien su tirer leur épingle du jeu. Bravo eux : Manon, Arnaud, Dominique, Loïc, Morane et Nathan.

Rendez-vous en 2027 ? Oui, non, on ne sait pas, mais rendez-vous dans la prochaine édition de *La Plume* pour plus d'informations.

Nicole Siekmann



Podium catégorie hommes : 1. Remo Lehner ;
2. Christof Schoch ; 3. Xavier Guidetti. (JAT)



Podium catégorie femmes : 1. Lorianne Berger ;
2. Lia Sutter ; 3. Manon Bonnet. (JAT)



Arnaud Hirschi en vol à Tavannes. (JAT)



Quartier général à la piscine à Moutier. On y voit
Lorianne Berger, Manon Bonnet, Etan Studer,
Dominique Beuchat et son suiveur Marco et Remo
Lehner en bleu clair. (JAT)



Morane Montavon au sign board TP du Montoz
Tavannes. (JAT)



Départ de la course samedi matin. On y voit Vincent
Schaffter, Arnaud Hirschi, Manon Bonnet, Nathan
Chaignat... pour ne citer que les membres du VLJ. (JAT)



Nathan Chaignat dans ses œuvres. (JAT)



Honneur aux membres émérites du VLJ : Loïc,
Dominique, Morane, Arnaud, Lionel Soicchi (notre
président), Manon et Nathan. (JAT)

En immersion avec les pilotes régionaux

En complément de l'article de Nini, membre du Comité d'organisation, je vous propose de (re)voir cette course sous un autre angle, celui des pilotes. Avec cette immersion, nous comprendrez mieux ce qu'ils ont vécu, parfois dans la joie, parfois dans la douleur. Vous verrez que certains pilotes ont tiré leur épingle du jeu en dépassant leurs propres espérances, alors que d'autres ont joué de malchance ou ont commis l'erreur de trop. Avec une météo au beau fixe, à un détail près, cette édition a été loin d'être un long fleuve tranquille...

Pour commencer, j'ai approché Nathan Chaignat.

Comment as-tu préparé ta course ?

Je m'étais blessé au genou il y a deux ans et j'ai fait de la course à pied pour me remettre en forme. J'ai acheté une aile *light* pour privilégier le marche et vol. Pour m'affûter, cet hiver, j'ai fait la Jurassienne Sud-Nord sous la houlette de Pierre. J'ai aussi fait du cross hors Jura pour sortir de ma zone de confort.

Quel/s objectif/s avant le départ ?

Le principal était de me faire plaisir pour conserver l'envie des compétitions. Puis je voulais garder une bonne ambiance entre ma suiveuse et les amis du club qui m'ont aidé tout au long du parcours. Et mon objectif de course était de voler de Hasenmatt à Boécourt et Montoz. La cerise était de relier Balsthal dans la soirée.



Quels sont les points clés et les situations qui ont le plus influé sur ton résultat final ?

J'ai décollé avec Arnaud et une fois arrivés sur Montoz, mon appli radio ne fonctionnait pas. Alors que je voulais foncer sur le Pichoux, il m'a appelé pour rester avec lui et temporiser pour assurer la balise de Boécourt. À cet instant, je suis passé de l'offensive à la défensive. Julien, le stratège, a donné le feu vert à Arnaud que j'ai suivi 300 mètres plus bas. Mais à Boécourt, c'était canon, ma radio refonctionnait et on a rejoint le groupe de tête à Montoz. Trop beau !

Deuxième point clé, la transition vers Gansbrünnen. À moins de 1000 mètres, j'ai fait un plané incroyable jusqu'à Balsthal, où j'ai retrouvé Arnaud, moins chanceux. Morane nous a encore rattrapés et signé devant nous. Le lendemain, j'ai couru les 20 km jusqu'à Moutier en mode compète pour le classement. Ça a payé !

Pensais-tu prendre une aussi bonne place (4e) ?

Non, pas du tout ! J'espérais pouvoir boucler en connaissant la région et avec des capacités physiques acceptables. J'ai eu beaucoup de chance et j'ai été énormément aidé par les copains du club. Ma suiveuse, la Sab, a découvert tous les chemins qui mènent aux décos, a réussi à me suivre sur Burnair et s'est débrouillée pour être à temps pour me ravitailler partout ! Au final, c'est elle qui a fait la performance la plus impressionnante du week-end !

Partant en 2027 ?

Un grand merci à l'organisation pour cette édition et le super environnement pour ma première course ! Je vais garder la forme pour revenir en bonne condition, je l'espère ! J'encourage aussi tous les locaux qui aiment le marche et vol à prendre le départ en 2027 !

Deuxième pilote, bien connue de la région, c'est Manon Bonnet qui se confie.

Comment as-tu préparé ta course ?

Durant plusieurs années, je souffrais du genou gauche. On m'avait conseillé de me muscler et c'est ce que j'ai

fait. Et bingo, ça a fonctionné ! Ensuite, je fais du sport comme un passe-temps récréatif.

Quel/s objectif/s avant le départ ?

Mon objectif était, comme à chaque compétition, d'arriver au bout sans blessure et contente de ma performance.

Quels sont les points clés et les situations qui ont le plus influé sur ton résultat final ?

Cette année, j'ai fait une grosse erreur qui m'a coûté le reste de la compétition. Après avoir rejoint le déco d'Hasenmatt, les conditions étaient parfaites. Plafond à 2000 mètres et je prends la direction du TP suivant, Boécourt. Mon suiveur, Christophe, m'avait conseillée de passer par Moron pour refaire le plein pour y arriver. Mais en bonne posture sur Graiterie, je vois des ailes assez hautes sur la Montagne-de-Moutier alors que d'autres ne sont pas très hautes sur Moron. En compétition, il y a des instants où l'on se met la pression. Celle qui nous fait prendre des décisions hâtives que l'on ne comprend toujours pas par la suite. J'ai donc posé à Perrefitte pour marcher, et encore marcher... J'avais le moral en bas et l'envie d'arrêter.

Qu'est-ce qui t'a poussée à ne pas baisser les bras ?

C'est grâce à Christophe. Quand on a quelqu'un qui croit en vous et vous soutient, on n'a juste pas envie de le décevoir. Il a aussi beaucoup marché à mes côtés et ça m'a redonné du courage !

Partante en 2027 ?

Plusieurs fois cette année, je me suis demandé ce que je faisais là. Ça m'arrive souvent en compétition. Et puis, l'année suivante, je m'inscris à nouveau. On apprend beaucoup sur le sport pratiqué et sur soi-même. Et c'est très grisant de se surpasser !

Ensuite, un petit nouveau dans la compétition marche et vol qui est venu en découdre avec les plus expérimentés. Il s'agit d'Arnaud Hirschi.

Comment as-tu préparé ta course ?

À part un peu de peau de phoque cet hiver, je n'ai rien fait physiquement. En revanche, j'ai beaucoup volé pour être le plus à l'aise possible et voler vite.

Quel/s objectif/s avant le départ ?

Je n'en avais pas spécialement car je ne savais pas comment j'allais être physiquement. Mais au fur et à mesure que la course avançait, j'ai vu que je pouvais faire quelque chose et me frotter aux premiers.

Quels sont les points clés et les situations qui ont le plus influé sur ton résultat final ?

Le point clé a été Julien, mon suiveur ! Il m'a énormément aidé. Il m'a motivé lorsqu'il le fallait et m'a calmé aussi quand il le fallait... Parfois pour être patient et ne pas couler. C'est en vol que j'ai fait de bonnes affaires.

Pensais-tu titiller la tête de la course ?

Non. Je pensais juste garder le contact le plus longtemps possible. Je pensais me faire larguer avant d'arriver à Hasenmatt et finalement ça s'est passé mieux que prévu !

Partant en 2027 ?

Je souhaite déjà qu'elle ait lieu et, si tel est le cas, je m'entraînerai bien mieux physiquement pour viser un podium pourquoi pas.

Dominique Beuchat s'exprime sur sa participation 2026.

Comment as-tu préparé ta course ?

Auparavant, je faisais du renforcement et courais régulièrement de courtes sessions (15-20 minutes). J'ai réalisé que ça ne suffisait plus pour arriver assez frais sur un sommet et voler après avoir fait 600 à 800 mètres de dénivelé. Alors ces six derniers mois, j'essayais chaque week-end de faire au moins une à deux fois 600 mètres de dénivelé. La différence est là ! En arrivant au déco, je me sens assez frais pour apprécier un vol plus long.

Quel/s objectif/s avant le départ ?

Objectif principal : me faire plaisir, apprécier le décor et l'effort. Je constate qu'il n'y a plus vraiment d'amateurs et que je suis quasi le seul participant aux cheveux gris. Alors mon objectif est surtout de ne pas me retrouver à la dernière place.



Quels sont les points clés et les situations qui ont le plus influé sur ton résultat final ?

Ce qui m'a pénalisé, probablement mon niveau physique par rapport à tous ces p'tits jeunes au top et mon choix de ne pas courir sur les routes goudronnées (pas compatible avec la compétition à mon sens et pas marrant). Je pense avoir perdu deux bonnes heures. Pour relier Balsthal, je n'avais pas envie de me retrouver sur le Plateau, alors j'ai fait le choix de passer par la vallée, vent de face, et me suis retrouvé à 7 km du but. Ce qui m'a avantagé, sûrement mon choix de ne pas suivre le tracé des premiers de Hasenmatt à Boécourt le premier jour. Je suis passé par le Raimeux. J'avais aussi l'avantage de connaître la région par rapport aux externes. À noter encore que j'ai un super suiveur, Marco, qui est toujours présent, a tout sous la main là, où et quand il le faut. Grand merci à lui !

T'attendais-tu à réaliser une si bonne course ?

Je m'attendais surtout à moins souffrir physiquement, ce qui a été le cas. En éternel maladroit, j'imaginai me perdre quelque part dans les Gorges du Pichoux et devoir relier Chasseral à pied. Donc non, je ne m'attendais pas à ce résultat, surtout que les règles ne laissaient pas la possibilité de gagner beaucoup de points en ralliant l'arrivée avant la fin (au détriment de la distance).

Partant en 2027 ?

Bien sûr, en espérant qu'il y aura plus d'amateurs comme moi !

Pour terminer, président de cette JuraAirTour et figure emblématique de notre sport, Morane Montavon nous livre quelques mots sur sa course.

Comment as-tu préparé ta course ?

On a beaucoup discuté tactique avec mon suiveur Damien et travaillé avec mon coach physique.



Quel/s objectif/s avant le départ ?

Je vais toujours à une compétition avec l'envie d'aller sur la première marche du podium, mais ça ne marche pas toujours.

Quels sont les points clés et les situations qui ont le plus influé sur ton résultat final ?

Le gros point noir a été des problèmes de communication avec mon suiveur. Sinon, à vouloir absolument pousser pour gagner, je me suis fait avoir et me suis mis dans la mouise... Il a fallu transpirer pour remonter !

Tu espérais un peu mieux j'imagine ?

Oui mais ce n'est jamais gagné d'avance !

Partant en 2027 ?

Bien sûr ! Si le comité signe pour une nouvelle édition évidemment.

Voilà, vous aurez compris que l'édition 2026 de cette JuraAirTour, troisième du nom, aura tenu toutes ses promesses. Le suspense aura été présent et intense tout au long de ce week-end de Pentecôte et les rebondissements palpitants !



Pour ma part, j'ai rongé la moitié de mes ongles en suivant l'évolution de chaque pilote, les changements de classement, les coups de maître et les coups de malchance. J'ai également rongé mon frein de ne pouvoir y participer, pour raison personnelle, en voyant ces belles conditions.

C'est une édition vraiment réussie et qui a tenu tout le monde en haleine jusqu'au bout du chrono. Encore un grand bravo aux organisateurs et aux pilotes qui nous ont offert un spectacle incroyable !

Chapeau bas et on espère à l'année prochaine !
Nul doute que les p'tits nouveaux, comme les cracks, n'ont pas dit leur dernier mot et que la bataille sera féroce !

Propos recueillis par Alexandre Constantin



Les optimistes ont eu totalement raison !

Comme chaque année pour le week-end de l'Ascension, le VLJ a organisé sa sortie traditionnelle dans le Piémont. Plus précisément à Cavallaria, site de vol proche d'Ivrea. Le souper organisé par Fabio a suscité beaucoup d'intérêt quelques semaines avant le jour J, on arrive proche du nombre maximum et les places sont limitées. Mais ce scénario va être sensiblement modifié en raison de la météo. Certains ont renoncé à faire le déplacement. D'autres y ont cru et ils ont finalement eu raison. Parce que si cela ne vole pas de manière canonique, il reste les plaisirs de la table et de la boisson...

C'est une semaine avant le départ que la plupart des pessimistes ont commencé à trembler et à se poser de nombreuses questions en provenance du ciel ! En effet, quelques précipitations étaient annoncées. Les irréductibles, habitués de la sortie, n'ont pourtant pas déchanté. Connaissant ce site fabuleux, qui est l'un des lieux les plus protégés des Alpes, garantit toujours de magnifiques vols à la moindre éclaircie. Terrain polyvalent, entre hauts sommets, petites crêtes et plateau, c'est une véritable place de jeux pour les parapentistes.

Arrivée à Cavallaria

Les irréductibles optimistes sont arrivés progressivement du mercredi au vendredi. Certains motivés qui avaient réservé leur week-end ont pu profiter de faire

quelques vols dès jeudi. Il y avait en effet de l'humidité mais chaque jour une fenêtre de vol. Pour mon groupe, c'est le vendredi que les festivités ont réellement commencé avec l'arrivée de la délégation royale piémontaise à bord du carrosse de Fabio ! Pile poil à l'heure pour le souper officiel de la sortie organisé comme à chaque fois par Maître Viola.

Les prouesses sur site

Le jeudi matin, Gianni, le fameux pilote local avec un style de conduite similaire au double champion du monde Formule 1, organise un départ navette pour nos optimistes. Le jour s'annonçait chargé en nuages sur les reliefs. Virginie, Vincent en bi, il Giallo (Le Jaune), Hervé, Damien et Claudie en bi, le Koll'r et Manon ont décidé de se foutre en l'air. Les Aubry décident de lancer le bal en faisant les fusibles. Ciel clair, tout semble optimal. Ils arrivent à remonter au-dessus du déco principal. C'est une fois arrivée au-dessus de Brosso que Virginie a senti quelques gouttes de pluie et que le ciel a commencé à se charger. Elle décide d'aller poser en sécurité. Quinze minutes plus tard, la pluie débarque avec le reste de la clique. Malgré ces précipitations, notre Giallo national a tiré son épingle du jeu et s'est rendu jusqu'au barrage avant de traverser le plateau direction la Serra pour 41 km de vol avec un atterro au lac de Viverone.

Le vendredi, il y a eu quelques vols qui n'ont pas inspiré nos participants. Ces derniers ont préféré se restaurer et tenter d'entrer dans des spas en dehors des heures d'ouvertures (ils se reconnaîtront). D'autres ont décidé d'aller marcher sous la pluie.

Le samedi, une légende locale du nom de Patrucco a sorti un magnifique vol de 105 km aller-retour au dé-



La tempête du jeudi. (Le Long)



Virgine le fusible. (va)

part de Santa Elisabetta. Les optimistes du VLJ ont été plus timides après un lendemain d'hier compliqué pour certains. Il n'y a eu que des petites balades d'une vingtaine de kilomètres.

Le dimanche était un grand jour. Le local Ardissonne, aussi connu que Patrucco, bien que plus jeune et plus nouveau, a sorti un record de site au départ de Santa Elisabetta : 220 bornes en aller-retour, ni plus ni moins en détrônant au passage le précédent record de Vittorio Rena datant de 2025. Nos clubistes, à nouveau plus timides mais tout de même motivés, ont fait de magnifiques vols. Pas de records, mais de jolis chiffres tout de même avec notamment Arnaud qui boucle un 100 km aller-retour. Le Jaune, avec 99,18 km en triangle FAI (il a insisté pour le chiffre après la virgule, bien que ça ne le rapproche pas plus de 100 que de 99). Il mentionne pour sa défense que ce serait la faute de XC Track qui indiquait 100.4 km. On ne connaîtra jamais la vérité car de toute manière il a mordu dans une TMA et son vol n'a pas été posté.

En résumé, c'était un week-end exceptionnel et même record pour certains sites de la région. On pensera à payer un abonnement XC Therm aux pessimistes pour l'année prochaine !

Ce qui fait la magie de Cavallaria

Comme décrit précédemment, c'est un site exceptionnel, protégé du vent et permettant de magnifiques vols en sortie sur le plateau en cas de surdéveloppement sur les reliefs. Les résultats des divers pilotes présents ce week-end prolongé témoignent de la magie de ce site. L'ambiance italienne, la convivialité, la restaura-

tion haut de gamme et le plaisir d'être ensemble quand on ne vole pas.

Le repas du Club

Cette année, nous sommes retournés au bord du « Lago d'Alice ». Trente-six optimistes se sont présentés pour le fameux marathon gastronomique officiel de la sortie. La soirée a débuté par un généreux apéritif composé de charcuteries, de focaccia et de quelques bulles italiennes. Nous avons ensuite poursuivi avec une succession de spécialités piémontaises : giardiniera, vitello tonnato avec noisette du Piémont accompagnée de son fond brun, tarte tatin d'oignons d'Ivrea au vinaigre balsamique, agnolottis traditionnels au jus de rôti, tagliata de Fassona servie avec une ratatouille, avant de conclure sur une note sucrée avec une mousse au zabaglione et des biscuits meliga. Arnaud et moi-même avons honoré la coutume en subtilisant un pédalo afin de faire un tour sur le lac après le souper grâce à l'aide de tous ceux que je ne citerai pas pour leur éviter de les rendre complices de notre acte quasi criminel.

Les optimistes ont eu raison

La montagne et le parapente nous rappellent souvent qu'une prévision météo n'est qu'une prévision. Ceux qui ont fait le déplacement cette année ne l'ont certainement pas regretté !

Comme souvent à Cavallaria, nous sommes repartis avec davantage que des heures de vol : des souvenirs, des éclats de rire et l'envie de revenir l'année prochaine.

Julien Gogniat



Fabio fait un point météo (jg)



Le Long attend son repas (jg)



Une partie du repas. (jg)



Laurent profite du farniente. (jg)



Nani fatigué sur le retour. (jg)

Graitricks 2026, une édition qui s'annonce explosive !

Lors de la dernière édition de *La Plume*, nous vous avons présenté le tout nouveau comité. Et depuis ? En effet, cette 10^e édition approche à grands pas (28-29 et 30 août) et le comité ne chôme pas !

Côté bénévoles

Nous sommes ravis du nombre d'inscrits jusqu'à présent, mais nous avons encore besoin de monde ! L'inscription est simple : rendez-vous sur notre site Internet www.graitricks.com, puis dans la rubrique « Bénévoles ».

Vous pourrez choisir parmi plusieurs missions : service au bar, caisse, navettes, cuisine, assistance au décollage ou encore à l'atterrissage. Nous proposons des tranches de quatre heures afin que vous puissiez profiter pleinement du Graitricks !

Et ce n'est pas tout : pour remercier tous nos précieux bénévoles et démarrer ce week-end de la meilleure des manières, nous offrirons un souper le vendredi soir à l'ensemble des bénévoles. La soirée se poursuivra ensuite avec un DJ et peut-être même un petit karaoké !

Et côté animations ?

Comme chaque année, nous aurons la chance de vivre de magnifiques shows aériens. Que ce soit en deltaplane, en parapente ou encore en wingsuit, le spectacle sera total. Un avion acrobatique sera également de la partie pour offrir un magnifique show dans les airs. Un hélicoptère effectuera quatre rotations quotidiennes et larguera parachutistes, wingsuiteurs et parapentistes pour une dose d'adrénaline garantie ! Au niveau des animations au sol, l'entreprise Ramdam, spécialisée dans le VTT trial, le monocycle et les parcours d'obstacles, assurera plusieurs démonstrations durant le week-end. Vous verrez, ce qu'ils arrivent à faire avec un vélo est tout simplement incroyable !

Un pumptrack devrait également être installé afin que les enfants – et les grands enfants – puissent s'amuser pendant que les parents profiteront d'une bonne bière au bar tout en admirant les spectacles aériens. Diverses marques telles que Niviuk, Advance ou Supair seront présentes afin de vous permettre de tester différentes voiles. N'hésitez pas à leur rendre visite, elles se feront un plaisir de vous accueillir !

Bien sûr, nous vous réservons encore quelques surprises qui viendront enrichir cette magnifique 10^e édition.



De quoi se restaurer... et faire la fête !

Bien entendu, tout sera prévu pour satisfaire les petites faims et vous désaltérer. Les amateurs de douceurs ne seront pas oubliés puisque plusieurs stands de sucreries seront également présents sur le site.

Et lorsque le soleil se couchera, le Graitricks ne s'arrêtera pas pour autant ! Concerts et DJ sets viendront animer les soirées jusqu'au bout de la nuit. Cette 10^e édition s'annonce plus vivante que jamais dans une ambiance festive garantie !

Tout le comité du Graitricks se réjouit déjà de vous retrouver afin de partager avec vous ce week-end qui s'annonce tout simplement exceptionnel.

À très bientôt pour vivre ensemble cette incroyable 10^e édition du Graitricks !

Arnaud Hirschi



Quand ton parapente décide que l'arbre est un atterrissage VIP...

Ça arrive plus souvent qu'on ne le croit. Et personne ne choisit vraiment l'arbre qui l'accueille. Nous avons interrogé sept parapentistes, dont notre «Monsieur désarbrissage» Pierre Arn, de même que le chef de la colonne de secours de Moutier, Nicolas Vez.

Je commence ce propos par un petit résumé de chacun de leur arbrissage en parapente. Je précise que je n'ai pas entrepris la même démarche s'agissant des arbrissages en delta.

- **Pierre Arn** : 6, dont un où son secours s'est ouvert en vol (voir *La Plume*, édition 12.2024).
- **Gürkan Celikbilek** : 5 à son actif, le dernier a eu lieu en 2026 dans le vallon de Saint-Imier, après une grosse fermeture sous le vent.
- **Alexandre Constantin** : 3 à son actif, dont les deux derniers après un sketch suite au test d'une aile de compétition et tirage du secours (Vosges et Graiter).
- **Hervé Duplain** : une fois au décollage de Boécourt, probablement dû à un nœud.
- **Robert «Bibi» Scheurer** : à Courfaivre à une seule reprise, trop confiant, proche des arbres, voulait faire comme en delta et a terminé dans la forêt.
- **Bernard «Bernie» Guillet** : Graiter, s'est dit que ça passait toujours, mais cette fois-là, il n'est pas sorti de la gorge et s'est retrouvé pendu à un sapin.
- **Antonin** : au déco de Montmelon, n'a pas réussi à passer les arbres.

Voici une remise à plat calme, claire et utile : comment ça se passe, ce que font ceux qui ont déjà testé la para-botanique, et surtout ce qu'il faut faire pour sortir de là sans empirer la situation.

Ce qui se passe vraiment

Un arbrissage, ce n'est pas une seule scène type.

Parfois tu restes suspendu, tranquille dans ta sellette. Parfois, ton aile s'empêtre dans la ramure et devient un énorme hamac végétal. Parfois, tu finis au sol après avoir glissé le long de l'arbre.

Le vrai péril n'est pas l'arbre en lui-même, mais le sur-raccident : tomber de l'arbre en voulant en descendre sans prendre de précautions. Les blessures observées vont de simples égratignures à des fractures sérieuses (oui, Bibi s'en souvient : six côtes cassées). Sans compter, bien évidemment, la casse matérielle.

Feuillus vs conifères : mythe et réalité

On entend souvent que le feuillu est plus « hospitalier » : branches robustes, meilleure chance de rester suspendu, mais l'aile est plus difficile à récupérer. Le conifère peut te laisser glisser vers le sol (mauvaise surprise) mais parfois libère plus facilement l'aile. Fred Lovis et Nicolas Vez le confirment : si tu pouvais choisir, vise un gros feuillu. Dans la pratique, comme le disent nos témoins, tu ne choisis pas ton arbre. Tu n'as vraiment pas envie de le rencontrer et d'étudier la botanique de près.

Pourquoi ça arrive ?

Les causes remontées par les pilotes interrogés dans le cadre de notre enquête sont diverses et variées : un nœud ou une mauvaise préparation au décollage, une fermeture soudaine, un choix météo hasardeux, un manque d'informations sur un site inconnu, ou encore voler trop près du relief et des forêts. Le grand classique : une turbulence au ras des cimes et plouf : la marge de sécurité s'envole en une fraction de seconde.



Bibi en mauvaise posture à Courfaivre. Tiré de sa GoPro. (RS)



Gürkan sur son arbre perché. (GC)



Cette fois, elle ne vole plus. L'important est de récupérer le pilote dans les meilleures conditions. Ici, c'est la voile de Bibi à Courfayve (RS)



Gürkan en passe de rejoindre le plancher des vaches avec l'aide des copains du VLJ. (PA)

Que font ceux qui ont déjà arbrissé ?

La majorité des pilotes ont immédiatement sécurisé leur position : il faut impérativement rester dans la sellette, s'attacher si possible et évaluer l'état physique. Il y a toujours un ou deux « singes » dans le lot qui grimpent aux arbres ou plutôt, essaient d'en descendre... C'est justement l'exemple à ne pas suivre.

Bernie et Gürkan, eux, sont descendus le long de leur sapin jusqu'à environ 10 – 12 mètres avant de buter sur une zone sans branches. Finalement, tu dois quand même attendre de l'aide !

Tous s'accordent sur une chose : l'aide des copains ou de la colonne de secours a été indispensable.

Alerter et organiser : qui prévenir et comment ?

La colonne de secours de Moutier intervient sur appel à la Rega (1414). Il faudra alors donner ta position GPS, autant que possible. La colonne est formée de bénévoles/miliciens et demande au minimum quatre personnes pour une intervention d'arbrissage.

Selon les retours, il faut d'abord prévoir un délai d'une heure environ pour que les sauveteurs arrivent avec tout leur matériel. Puis une bonne trentaine de minutes pour descendre le pilote. La récupération de l'aile, elle, peut prendre nettement plus de temps et finit fréquemment par occasionner des dégâts.

Les dégâts matériels vont de la simple suspente à changer jusqu'à l'aile détruite. En pratique, mieux vaut toujours faire inspecter l'aile après un arbrissage, même si elle semble intacte.

Qui paie quoi ?

La récupération du pilote est prise en charge :

- Si le pilote est blessé : par l'assurance accident.
- Si le pilote est indemne : par la Rega, s'il est donateur.

La récupération du matériel est prise en charge par l'assurance complémentaire de la FSVL (CHF 29.-), occasionnellement par certaines assurances-accidents. Le coût de réparation ou remplacement de ton matériel est pris en charge par ton assurance ménage privée si tu as fait une « extension » pour cela.

Matériel réellement utile

Toutes les personnes interviewées ont signalé le besoin de cordelette que tu pourras lester avec ta gourmette. Si tu n'as pas avec toi 30 à 50 mètres de cordelette ou de fil dentaire, la colonne de secours tente parfois de t'en envoyer une avec une fronde. Mais cet exercice peut échouer ou prendre du temps si la canopée est dense.

Les éléments à avoir à portée de main

- Cordelette de 30 à 50 mètres (ou du fil dentaire robuste utilisé par certains, mais qui fait mal aux doigts

lors du remontage de la corde de secours) indispensable pour la colonne de secours.

- Mousqueton et longe.
- Sifflet.
- Clé pour ouvrir maillons rapides.
- Éventuellement un coupe-suspente.
- Téléphone chargé + coordonnées GPS prêtes.

Ce que les pilotes ont appris (et ce qu'ils font différemment)

La plupart sont devenus plus prudents : préparation météo plus soignée, méfiance accrue près des zones boisées, revue plus attentive du site avant de poser. Beaucoup ont ajouté un kit arbrissage dans leur sellette.

Rappels vitaux

Se sécuriser ; s'attacher à l'arbre avec une longe ou avec son parachute de secours ; ne pas sortir de sa sellette ; appeler les secours, que tu aies besoin d'aide ou pas, **appelle la REGA 1414** ; avertir les copains.

Conclusion

L'arbrissage n'est pas une fatalité mais une leçon : être mieux préparé, avoir le matériel adéquat et des copains de vol conscients et organisés change tout. Avec prudence, une alerte correcte (Rega 1414) et la colonne de secours, la plupart des incidents se terminent sans drame.

Points pratiques

- Désarbrisser prend du temps. Arme-toi de patience.
- La récupération de l'aile prend souvent plus de temps et peut impliquer des frais.
- Faire contrôler ton aile après l'incident ; déclarer l'incident à ton assureur et à la FSVL.

Sources et remerciements

Merci à Antonin, Pierre (notre Monsieur désarbrissage), Gürkan, Hervé, Alex, Bernie, Bibi, Nicolas Vez, la FSVL et pilotage-parapente.com.

Comment est organisée la colonne de secours ?

- Le CAS (Club Alpin Suisse) et la REGA ont cofondé le secours alpin Suisse.
- Le Secours Alpin Suisse est reparti en 7 associations régionales.
- L'Association romande du Secours Alpin Suisse compte 13 stations de secours dont celle de Moutier.
- Est facturé lors d'une intervention environ 150 francs de l'heure par sauveteur engagé. Celui-ci reçoit un défraiement, le reste allant à l'organisation.

Dossier réalisé par Valérie Groux



Antonin en position délicate dans son arbre de Montmelon. (DB)



La voile a retenu Antonin dans sa chute. (DB)



Il a fallu demander l'aide de la colonne de secours de Moutier pour descendre Antonin. Une opération délicate, mais rondement menée par les sauveteurs prévôtois. (DB)

Quand la colonne de secours veut tout savoir de nos sellettes...

Étant donné, comme on le dit, qu'il existe deux catégories de parapentistes, en l'occurrence ceux qui ont déjà niché et ceux à qui ce n'est pas encore arrivé, nous sommes tous, avec nos activités aériennes, de potentiels clients pour la colonne de secours.

Du coup, lorsque Quentin Bobillier, le responsable formation de la colonne de secours de Moutier, m'a contacté pour voir s'il était possible d'organiser un cours sous forme d'atelier sellette et accrochage avec eux lors d'une de leurs séances de formation, je n'ai pas hésité une seule seconde à lui répondre avec un grand OUI !

L'objectif premier étant que les participants puissent prendre en main le matériel et connaître les points d'accrochage des différentes sellettes que l'on peut trouver sur le marché.

Finalement, ça s'appelle du gagnant-gagnant et ça va rendre service aux deux parties, car c'est super important qu'ils puissent apprendre à connaître notre matériel, du moins lorsqu'il s'agit de venir nous assurer et nous ramener en sécurité sur le plancher des vaches lorsque l'on est perché dans un arbre à quelques dizaines de mètres du sol.

Le rendez-vous est donné pour le vendredi 29 mai 2026 à 19 h au local des Samaritains situé derrière le stade d'athlétisme à Moutier.

Pour cette soirée, je me ferai accompagner par Daniel Bachmann, qui a accepté cet exercice de bon cœur en tant que deuxième instructeur.

Au niveau du matériel, j'ai emporté ma sellette cocon Supair Delight 3 et mes sellettes biplace Bipro 4 et Bipax (pilote et passager) ; Daniel, pour sa part, a pris une sellette réversible Supair Radical 3, une string Advance Strapless 3 et une sellette d'écolage Supair Evo Light. Avec cela, on a un panachage assez exhaustif de ce qui se fait actuellement sur le marché.

Dix membres de la colonne de secours étaient présents et le cours a pu s'effectuer à l'extérieur, la météo du jour étant magnifique.

Après une brève présentation et quelques explications sur nos activités de volatiles, on entre donc dans le vif du sujet.



On sépare les gens en deux groupes et on répartit entre eux un atelier sellette biplace et cocon et un atelier sellette école, réversible et string.

Quentin nous a donné carte blanche, y compris sur le timing pour cette présentation ; c'était donc la priorité de leur soirée, les autres thèmes qu'ils voulaient aborder étant remis à plus tard si l'on y passait du temps.

Et il a bien fait car les questions furent intéressées et nombreuses (même avant le début officiel du cours).

Voici une série de questions posées par les sauveteurs :

- Est-ce qu'il est possible d'ouvrir vos mousquetons sous tension ?
- Avez-vous encore des mousquetons à vis ?
- Y a-t-il d'autres points d'attache ou de fixation où l'on peut vous assurer hormis les mousquetons ?
- Dans le cas où c'est absolument nécessaire, quelles sangles peut-on couper sans mettre le pilote en danger ?

- Avez-vous toujours une ficelle à disposition dans vos sellettes pour pouvoir y attacher une corde ?
- Pour quelles raisons un parapentiste finit-il dans les arbres ?
- Le kit de désarbrissage est-il obligatoire ?
- Pour quelle raison la voile peut-elle se fermer ?
- Qu'y a-t-il comme protections intégrées aux sellettes ?
- Les parachutes de secours ont-ils tous la même couleur ?
- Est-ce que le pilote peut se détacher de la voile lorsqu'il est en descente sous le secours ?

Il faut dire que parmi les élèves, certains avaient déjà volé en parapente, soit parce qu'ils ont le brevet, soit qu'ils ont fait un vol biplace, soit en solo dans le cadre d'une initiation ou même quelques vols avec une école, mais une majorité n'avait pas encore eu l'occasion de prendre en main le matériel.

Ils ont aussi pu voir à cette occasion que certaines sellettes sont équipées d'origine d'un coupe-sangle intégré ou d'une longe d'assurage.

Grâce aux talents de cordistes de nos élèves, les participants ont aussi eu l'occasion de s'attacher à une sellette fixée à un couvert à vélo, comme dans un portique de réglage, pour s'immerger dans la tête d'un pilote et comprendre les points d'attache.

Finalement, le temps passant très vite, il était passé 20 h 40 lorsque, pour clore cette séance, Daniel a pu faire une démonstration d'un lancer de parachute de secours sur le terrain de football qui jouxte le local, ceci étant la finale en apothéose de cette soirée de partage et d'échanges.

Aussi bien de notre côté que du côté des secouristes, nous avons pu tirer un bilan plus que satisfaisant de notre rencontre, éventuellement à rééditer une prochaine fois avec les absents du soir ou même ceux qui voudraient y revenir.

J'ai personnellement eu beaucoup de plaisir à échanger lors de cette soirée, et je crois savoir qu'il en est de même pour Daniel.

Damien Charmillot



Si même les oiseaux font comme nous...

Vous avez déjà vécu cette scène, j'en suis sûr : vous êtes à l'apéro, après un vol, et des pilotes, principalement des crosseurs, parlent de leur vitesse de vol. « J'ai regardé mon vario et il indiquait 80 km/h. » « J'étais accéléré à fond, mais il allait plus vite avec sa 2 lignes. » Vous pourriez vous dire que c'est une très vieille obsession de l'homme pour la vitesse, mais on doit bien l'admettre, la vitesse semble être un paramètre important dans le vol, pour preuve l'essor des nouvelles voiles 2 lignes dont le but est de diminuer la trainée et, entre autres, d'améliorer la vitesse. Il doit donc y avoir une raison.

Un des éléments de réponse semble se trouver dans la théorie de Mac Cready. Mais de quoi parle-t-on ? Ladite théorie, qui est aussi accompagnée de toutes sortes de formules, parle de l'optimisation des paramètres de vol afin de pouvoir voler le plus loin possible. Ce n'est une surprise pour personne, mais si nous voulons rester longtemps en l'air et, *a fortiori*, voler loin, nous sommes dépendants de courants ascendants (thermiques ou *soaring*). Ainsi donc, dans la phase de transition entre deux ascendances, nous perdons de l'altitude et la question est : devons-nous voler à la meilleure finesse de notre aile pour perdre un minimum d'altitude ou rejoindre la prochaine ascendance le plus vite possible,



afin de bénéficier rapidement de la vitesse ascensionnelle. En gros, si vous volez accéléré en transition, vous arriverez plus vite au thermique suivant mais plus bas que si vous aviez volé à la finesse optimale. Donc vous pouvez profiter de l'ascendance avant votre coéquipier et déjà gagner de l'altitude, tant et si bien que, quand il arrivera au thermique, vous serez plus haut que lui.

C'est de ce type de stratégie que parle la théorie de Mac Cready et elle en conclut que la vitesse optimale de transition dépend directement de la force de l'ascendance que vous allez rencontrer. C'est effectivement une théorie car, en tout cas moi, je suis incapable d'estimer la puissance du prochain thermique. À titre personnel, je suis déjà sacrément content d'en rencontrer un. Les pilotes de planeurs poussent encore le bouchon plus loin, car ils ont parfois des informations météorologiques sur la puissance moyenne des thermiques dans une zone donnée et lorsque leur vitesse d'ascension est inférieure à la prévision, ils quittent le thermique pour en chercher un plus fort. Je ne suis pas au courant d'une telle stratégie pour le parapente. Cependant, la théorie, mais surtout la pratique, montrent qu'en transition, même sans connaître la force du thermique qui nous attend, nous avons meilleur temps de voler un peu trop vite que pas assez et que globalement cette option paie. Nous avons donc un élément de réponse pour l'obsession de certains pour la vitesse.

Mais et les oiseaux dans tout ça ? Est-ce qu'ils se comportent de manière innée selon le Mac Cready ou ont-ils une stratégie bien à eux ? En d'autres termes, est-ce que Mac Cready a juste mis en formule un principe découvert par la nature bien avant qu'Icare n'ait tenté de s'approcher du soleil ? Pour répondre à cette question, une équipe de chercheurs hongrois a équipé des faucons et des cigognes de capteurs GPS et les ont comparés à des parapentistes compétiteurs. Leurs résultats ont été publiés dans la prestigieuse revue scientifique *Proceedings of the National Academy of*

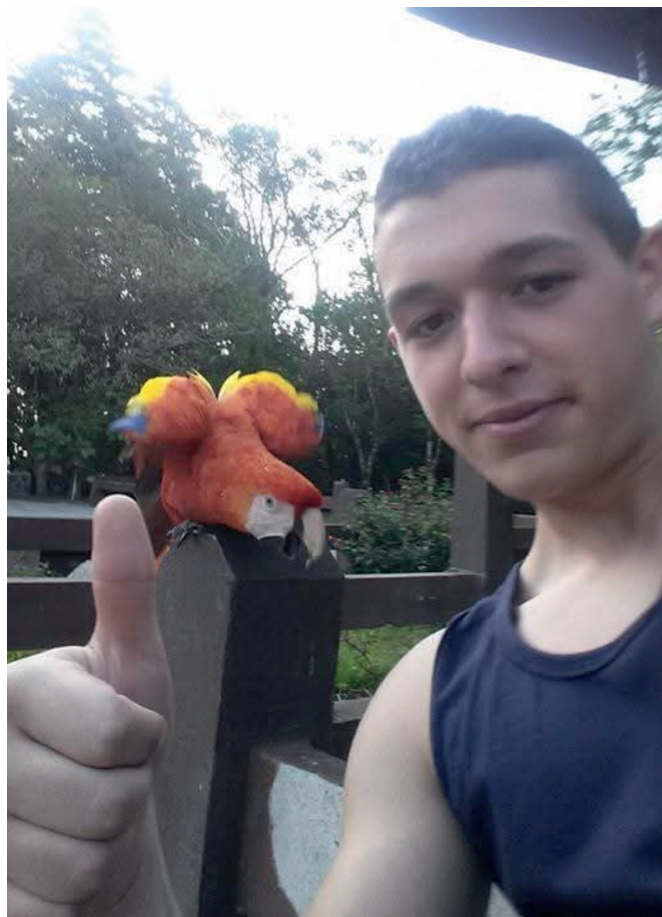
Sciences (PNAS) en 2008. Dans cet article, ils ont comparé les vitesses de transition, les rayons de virage dans les thermiques, les vitesses ascensionnelles, etc. Il en ressort que chez les oiseaux, le rayon des virages est proportionnel au rapport poids/surface alaire mais que chez le parapentiste le rayon est plus élevé que ce rapport pourrait permettre, en d'autres termes, les oiseaux enroulent plus serré. Pour les transitions, les données de vol des oiseaux et des parapentistes collent bien à la théorie de Mac Cready. Ainsi donc, nous appliquons en vol la même stratégie que les faucons. Ce qui fait du bien à l'ego. En revanche, les parapentistes semblent adopter une vitesse légèrement inférieure à la prédiction, ce que les auteurs attribuent à des facteurs liés à la pratique du parapente comme une moins bonne stabilité en vol accéléré et donc une tendance à moins pousser l'accélérateur.

En conclusion, je ne sais pas ce qui me plaît le plus dans cette histoire. Est-ce que c'est le fait qu'un humain ait modélisé une stratégie déjà connue par le monde animal de longue date ou le fait d'être comme un oiseau ? Étant un romantique invétéré, je rêve souvent que je suis un aigle.

Hervé Duplain

Référence :

Comparing bird and human soaring strategies. Akos Z, Nagy M, Vicsek T. Proc Natl Acad Sci U S A. 2008 Mar 18;105(11):4139-43



Constance Mettetal, un palmarès édifiant à seulement 28 ans

À 28 ans, cette jeune pilote cumule déjà les titres de championne du monde, championne de France, championne d'Europe, championne du monde junior, remporté deux super finales de la coupe du monde et détient aussi le record d'Europe féminin de distance libre avec son vol de plus de 350 kilomètres. Un palmarès édifiant que Constance Mettetal doit à son caractère compétitif, un entraînement physique mais surtout un grand suivi psychique grâce à la sophrologie et autres outils de visualisation et de gestion du stress. Pour *La Plume*, j'ai eu l'occasion d'échanger avec cette parapentiste hors pair. Rencontre exclusive !

Peux-tu te présenter en quelques mots ?

Bien sûr ! J'ai 28 ans, j'habite actuellement à Annecy. Je suis professeure et monitrice de parapente, et, parallèlement, je suis en équipe de France de parapente. J'ai commencé le parapente à 14 ans dans le Jura français. Il faut dire que le parapente, c'est une vraie affaire de famille : mon grand-père était un précurseur, mes parents ont tous les deux le brevet et mon petit frère aussi. Niveau études, j'ai passé mon bac, fait mes études et une licence sportive, puis je suis partie en sport-études dans les Pyrénées françaises. C'est à partir de là que j'ai commencé à vraiment progresser en parapente et faire des compétitions. J'ai tout de suite croché et j'ai rapidement atteint un niveau relativement haut, puis j'ai finalisé mes études d'enseignante avant de m'installer à Annecy pour être proche des montagnes et pouvoir m'entraîner avec le pôle France, qui est plutôt basé dans les Alpes du Nord.

Comment t'organises-tu pour jongler entre ton travail et le parapente ?

J'ai la chance de pouvoir aménager mon temps de travail en fonction du parapente : en général, je travaille avec les enfants en début de semaine à Annecy, et le reste de la semaine, je peux partir m'entraîner et faire mes compétitions. J'essaie de mettre les compétitions au maximum pendant les vacances scolaires, vu qu'on en a quand même relativement beaucoup. Sinon, j'ai droit à une dérogation vu que j'ai le statut de spor-



tive de haut niveau, dans le cas où je dois poser des vacances pour des compétitions à d'autres moments. Pour l'instant, mon employeur est très compréhensif et ça fonctionne très bien.

N'est-ce pas fatigant de jongler entre deux activités relativement très prenantes ?

C'est vrai que finalement, mes vacances sont souvent sous forme de compétitions quelconques. Après, on a quand même la saison d'hiver qui reste relativement calme. Je m'entraîne un peu moins, je prépare ma saison un peu plus physiquement et je me prépare aussi mentalement avant que la grosse saison n'arrive, qui arrive d'ailleurs d'ici quelques jours. Mais je jongle aussi avec de l'enseignement dans une école de parapente, mais là, c'est uniquement du renfort, donc ça va plutôt bien. Bref, ma vie se résume à beaucoup de parapente puisque toute ma famille et mon copain en font aussi, donc avoir les enfants deux jours par semaine, ça me permet d'avoir cette coupure qui me fait réellement du bien. Je sens que je reviens avec plus d'énergie et de motivation pour repartir en compétition, grâce à cette coupure.

C'est quoi qui t'attend, tout prochainement ?

Là, je pars mercredi (01.04) pour la première grosse

compétition de l'année en Italie, à Bassano del Grappa. C'est une des plus grosses compétitions de l'année et surtout une des premières, je ne sais pas pourquoi elle a pris un engouement de fou comme ça, mais il y a vraiment un très haut niveau et on y fait vite beaucoup de points. Ensuite, à la mi-avril, je vais en Autriche et en Italie, puis j'ai la super finale à mi-mai de la Coupe du monde. En juin, j'ai une compétition en France, puis en juillet, il y a la Coupe du monde en Italie et en août, j'ai les Championnats d'Europe en Macédoine. Et pour finir, en septembre-octobre, j'ai la Coupe du monde en Grèce ou en Turquie, encore à définir. En bref, j'ai une compétition tous les mois, voire deux.

Tu es chanceuse d'avoir trouvé un employeur ouvert, car ce n'est pas toujours évident financièrement aussi, je suppose.

Oui, j'ai vraiment un bon équilibre, mais c'est vrai que ce ne serait pas évident dans le cas contraire. On ne gagne pas un rond avec le parapente, donc c'est obligatoire d'avoir un emploi à côté des compétitions. Là, heureusement, comme cité avant, j'ai la chance que mon employeur soit ouvert à mes congés réguliers.

Donc, même toi qui est championne du monde, tu ne pourrais pas vivre de ce que tu fais ?

Non. Tu sais, c'est fou, mais là, ça fait seulement deux ans que j'arrive à ne plus dépenser d'argent pour la compétition. Mais il y a encore deux ans, je payais pour les déplacements, puisque je n'étais pas défrayée des déplacements, du logement, etc. Maintenant, j'ai quelques primes au résultat de la fédération française, mais c'est tout. Ça me permet juste de couvrir les frais

cités juste avant. En revanche, ce qui est chouette, c'est que tout le monde sait qu'il n'y a pas d'argent en jeu donc l'ambiance est très familiale.

Avant de parler de ton titre de championne du monde, je me demandais, toi qui fais aussi des compétitions de marche et vol, te verrais-tu participer à la X-Alps ?

Non, je n'irai pas à ce niveau-là. Je trouve que la pratique du marche et vol est vraiment chouette et très stylée, mais pas à ce niveau-là. La X-Alps, c'est vraiment démesuré, en tout cas personnellement j'ai du mal à me projeter, c'est un peu trop engagé pour moi. Mon objectif, c'est de garder du plaisir, sans trop de pression.

Tu as toujours eu une âme de compétitrice ?

Quand même, oui. Après, je n'ai pas commencé le parapente en me disant que j'allais faire de la compétition. Jamais de la vie. Ça m'est tombé dessus, on peut dire ça comme ça. Un jour, le pôle espoir m'a appelé. Initialement, ils avaient contact avec mon petit frère, qui est arrivé à un très haut niveau en compétition. Ils voulaient développer le parapente féminin et mon frère leur a parlé de moi. Grâce aux sports études, j'ai tout de suite croché à la compétition. Je crois que cet esprit de compétitrice, c'est un peu inné.

Parlons un peu de ce titre de championne du monde. Tu étais la seule pilote féminine française. C'était une pression en plus pour toi ?

Totalement, surtout que c'était seulement mon deuxième championnat du monde. Lors du premier, il y avait une autre pilote française, bien meilleure que moi.



Là, je scorais pour l'équipe de France, en 2025. Donc premièrement, tu dois faire le taf pour ton équipe, et tu dois aussi penser au titre féminin personnel. C'était une réelle pression car j'avais déjà gagné pas mal de compétitions juste avant ces championnats et je savais que c'était réalisable. Mais au-delà de la pression, il y a eu aussi beaucoup de plaisir ! C'est très à part de participer à une compétition avec l'équipe de France. Pour une Coupe du monde, on y va tous un peu individuellement ; même si on est tous Français, ça reste individuel. Là, en championnat, on pense à l'équipe et la barre est aussi plus haute. Ce sont des moments que tu n'oublies pas.

Et puis le moment où tu atteins ton plus haut niveau, tu comprends que tu vas être championne du monde. Tu peux nous raconter ?

Ça a été un peu compliqué pendant tout le long. J'ai été première pendant les sept premiers jours. Le huitième jour, je suis passée deuxième et il restait un seul jour pour récupérer ma première place. Donc le titre s'est joué jusqu'au dernier jour, et ça, c'était difficile. Je comprends relativement rapidement que je vais être championne du monde, lors du vol du huitième jour. Pour la dernière manche, ma concurrente, une Américaine, pose avant le *goal*. Là, je savais que si elle posait avant



moi, c'était gagné. J'ai réussi à rentrer au *goal*, et là, je savais. Tous mes copains à la radio me criaient que j'avais gagné. Puis tu poses, ton *coach* t'accueille et

tu le vois en pleurs, c'est vraiment un moment inoubliable. C'est une sensation que tu ne vis qu'une fois dans ta vie. À la fois, j'étais épuisée après ces dix jours de compétitions, et en même temps, tellement reconnaissante. C'était mille émotions qui arrivaient d'un coup.

C'est incroyable. Tu as aussi battu le record de distance féminin, si je ne me trompe pas ?

Oui, ça c'est un record individuel de distance libre en France. Avant le vol, j'ai dû déclarer que j'allais essayer de dépasser le record féminin qui était d'environ 320 kilomètres. On est donc allé voler en plaine avec les gars du pôle, on est parti avec l'ambition de faire la plus grande distance possible. Il y avait toute une organisation derrière. Au bout de 9h de vol en plaine, ça continuait de monter. Donc j'ai continué, et c'est finalement passé super vite car le vol était assez difficile : j'ai fait plusieurs points bas et il a fallu se battre pour se refaire, il a fallu aussi beaucoup de concentration. Au bout de 7h de vol, je n'avais pas en-







core pris le temps de boire ni de manger, j'étais un peu à l'ouest et hyper concentrée. Je n'ai même pas vu sur ma tablette que mes copains m'avaient mis des messages comme quoi j'avais battu le record ! Et ce jour-là, j'ai posé vers 20h et j'ai fait plus de 350 kilomètres, réalisant donc un record d'Europe féminin. Après ce vol de 10h et quelque, j'ai mis quelques jours à m'en remettre car j'ai plutôt mal géré : je n'ai quasi rien mangé ni rien bu. Je n'ai pas réussi à rester tranquille sur les moments de pause.

À aucun moment, tu t'es dit que tu voulais arrêter et aller poser ?

Oh bah si ! Plein de fois, dans le cross. Que ce soit à ce vol ou dans n'importe quel autre. Mais je pense que ce qui fait que je tiens, c'est aussi cette âme de compétitrice en mode « *vas-y, je ne vais pas lâcher* ». Mais là, c'est le mental qui joue à 100%, parce que parfois, je n'en peux simplement plus, je me fais dégommer en l'air, c'est dur, j'en ai marre et je suis juste crevée. Mais il arrive aussi parfois que le mental n'y soit simplement pas et dans ces cas-là, je vais poser.

En parlant de mental, j'ai cru comprendre que c'était un axe très central pour toi en compétition. Peux-tu nous en parler ?

En fait, ma mère est préparatrice mentale et sophrologue. C'est une préparation qui est selon moi une des plus importantes mais que je fais vraiment depuis peu. Ça va faire deux ans que je me concentre sur cet axe-là, c'est un réel entraînement. Comme un muscle,

finallement. Pendant l'hiver, je profite du temps libre pour me préparer à devoir gérer tous ces mois d'affilée de compétition, afin d'être prête le jour J. Pour moi, la technique et la tactique sont aussi importantes que le mental et inversement. Quand j'étais plus jeune, je ne m'en rendais pas du tout compte : j'y allais un peu en mode « *Hop, c'est parti* ». Mais dès mes premiers essais de sophrologie avec ma mère, j'ai tout de suite vu un réel changement important en vol. Tous les moments où j'avais peur ou lors de situations où je me sentais moins à l'aise pour une raison ou pour une autre, et bien dorénavant, j'arrive à les gérer. Grâce à la sophrologie, je me suis aussi rendu compte qu'en vol, si tu es stressé et qu'il t'arrive quelque chose, par exemple que ton aile ferme, tu n'es pas du tout apte à 100% à réagir et piloter. Aujourd'hui, lorsque je me retrouve dans une situation stressante, j'arrive à me demander si la situation vaut la peine de ressentir du stress ou non. Je reste en pleine conscience totale de mon corps et de mon état d'esprit, et je sais que dans cette situation-là, je vais gérer de telle ou telle manière. La force du mental, c'est vraiment épatant. Il peut nous amener très loin.

En effet, quand on voit là où son mental l'a menée, on ne peut que la croire, cette Constance !

Propos recueillis par la Marie Schindelholz



L'adrénaline vécue à fond et dans le... vide !

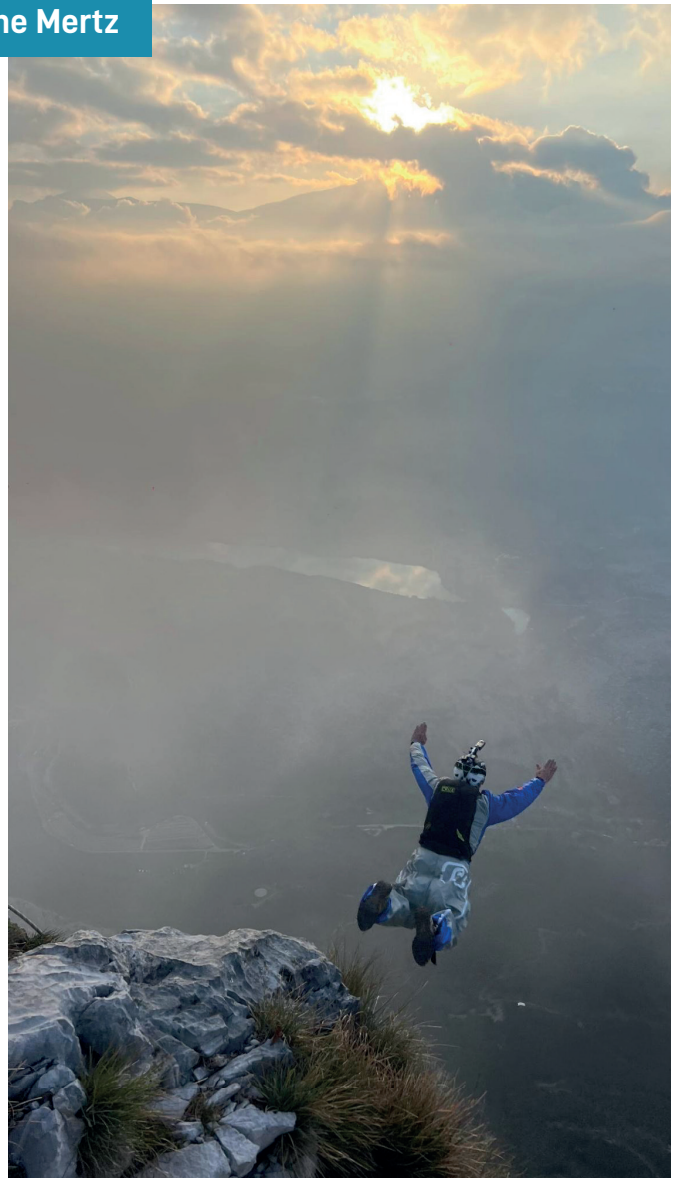
Parapente, avion, parachutisme, base-jump, wingsuit... N'en jetez plus, la coupe est pleine ! Christophe Mertz a déjà tout essayé avec un bonheur certain. Il croque la vie à pleines dents. Entretien.

D'une pierre deux coups... L'année passée, j'ai eu la chance de passer une journée avec Christophe Mertz dans l'Oberland bernois pour les besoins d'un reportage pour la RTS (émission Couleurs Locales du lundi 27 octobre 2025). Avec une mission très claire : « matérialiser » le grand frisson. Si tant est que cela soit possible...

Autant dire que j'ai été servi et que la soupe ne manquait pas de sel, même s'il a fallu attendre de longues heures en raison d'un brouillard tenace. Et depuis l'exit de High Nose, au-dessus de l'épaisse couche de stratus, le panorama est exceptionnel avec un coup d'œil contemplatif sur les trois géants : Eiger, Mönch et Jungfrau. Majestueux ! Au passage, j'ai eu une pensée émue à mon excellent collègue de travail Vladimir, caméraman de son état qui a attendu au froid sous la couche de brouillard.

En me rendant dans la vallée de Lauterbrunnen, ma perception du base-jumpeur était simple, simpliste, à vrai dire primesautière. Pour moi, au premier degré, c'est un frappingue qui ne tient pas à sa vie. Eh bien, après une journée aux côtés de Christophe (sauf pour sauter...) à boire ses paroles comme du petit lait, j'ai changé. Certes, l'activité est accidentogène (en moyenne un accident tous les 2500 sauts ; on y reviendra plus bas), mais la pratique de ce sport inclut une préparation rigoureuse et une grande faculté au renoncement. Voilà pour ce préambule...

Commençons dans le vif du sujet pour relever un grand paradoxe chez Christophe. Pendant de nombreuses années, le vide le mettait dans tous ses états. Panique ! Pendant très longtemps en effet, embarquer dans un avion relevait de la torture. Et pourtant, pour des raisons professionnelles, il était régulièrement appelé à se déplacer ainsi : « J'avais une sainte horreur de l'altitude. Tu ne m'aurais pas mis sur une montagne. » Ça, c'était avant un événement intense qui l'a profondément marqué. C'était en 2014. Christophe raconte : « Alors que je voyageais en Chine, l'avion a été pris dans un typhon. L'appareil a été secoué dans tous les sens. Les gens



Brento 2025

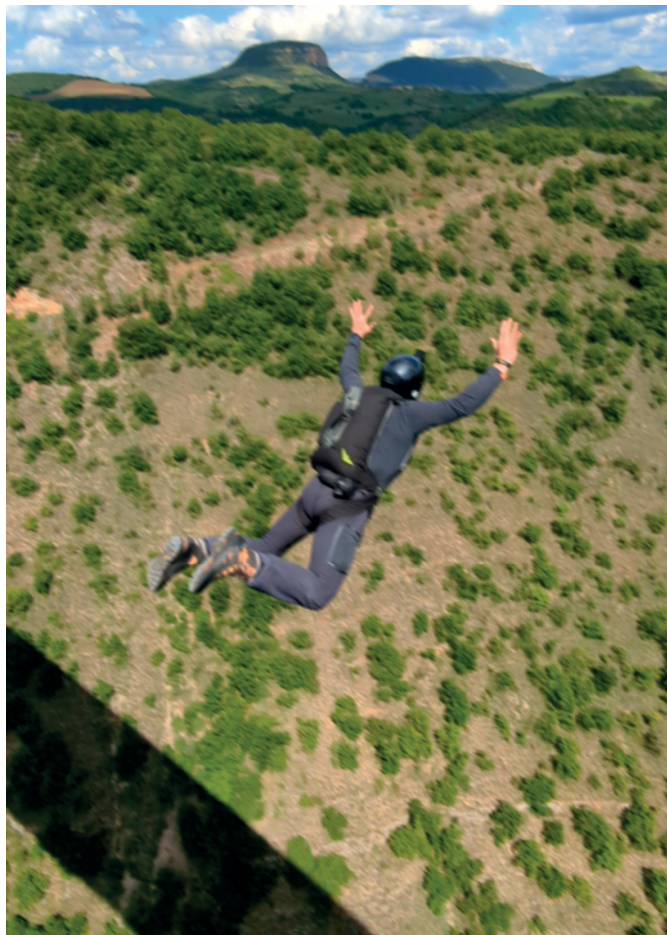
pleuraient, pensant que leur dernière heure était venue. Je me suis senti impuissant et en fin de compte, cela me faisait presque rire. C'est cet incident qui m'a fait perdre ma peur de l'altitude et je me suis alors dit qu'il fallait que je fasse quelque chose en relation avec l'air et le vide. »

Il opte pour le parapente ! Et s'inscrit à Jura Evasion. Seulement voilà, en fonction de l'agenda de ministre du Fred, Christophe ne vole pas assez et il choisit une autre voie (ou plutôt une autre piste) en parallèle. Il se met à l'avion, « parce que j'estimais à l'époque de mes débuts que le parapente n'était pas assez engagé. J'ai donc pris des cours d'avion à Montbéliard, une dizaine d'heures au total ». Un jour où il était aux commandes d'un Robin, il a un autre déclic : « Je m'en souviens très bien, sourit-il, il faisait très chaud et la machine n'avancait pas. Je me contentais de faire des tours de piste. » Et en aviation, c'est bien connu il faut avoir l'œil affûté. Il aperçoit un avion qui largue des parachutistes. Forcément, cela le titille. Il se renseigne et une semaine plus

tard, c'est parti pour un saut avec ouverture automatique. Il s'agissait d'une formation : « *Le premier matin, nous étions treize. Cela fait assez bizarre, mais quand je suis arrivé, on m'a directement fait signer un contrat d'assurance-vie. On a commencé par la formation au sol et puis le placement dans l'avion largueur. Ce jour-là, il y avait beaucoup de vent au sol. La manche à air était à l'équerre. Les instructeurs nous ont bien fait comprendre que ce n'était pas un obstacle. Il y avait un avion pour deux groupes. J'étais dans le premier langage. Quand la porte de l'avion s'est ouverte, cela a été soudainement le gros rush d'adrénaline. C'était incroyable comme sensation. Comme le parachute s'ouvre automatiquement, je prends aussitôt les commandes pour aller poser.* »

Ce n'est que le début des aventures de Christophe... En fin de journée, la question des instructeurs fuse : « *Qui est là demain ?* » Tout le monde répond par l'affirmative, mais le lendemain, seuls trois apprentis parachutistes sont présents. Il finira par obtenir sa licence en Suisse, à Kappelen, à Swissboogie. À ce jour, Christophe compte entre 250 et 300 sauts.

Notre homme le dit sans détour, « *le parapente, c'est la vraie activité où tu te sens libre* ». Il passe son brevet en 2015 et il totalise environ 1000 vols. Il s'est aussi essayé au cross, avec un bonheur certain puisqu'il a franchi



Saut de pont à Verrière en France



Grimpe au champignon de l'Eiger

la barre des 100 km : « *Je me suis aussi rendu compte que le cross était chronophage. Cela me prenait trop de temps. Je me suis donc tourné vers la marche et vol avec une préférence pour le paralpinisme.* » En 2020, il atteint son premier 4000 mètres (le Weissmies au-dessus de Saas-Almagell) à la force des mollets et utilise son parapente pour redescendre. Eh ouais, cela fait moins mal aux genoux...

Il se rend aussi compte que le paralpinisme requiert des connaissances approfondies d'alpinisme : « *J'ai ainsi suivi beaucoup de cours pour me former et me perfectionner dans certains domaines.* » En corollaire, le parapente est devenu un « accessoire » supplémentaire pour pratiquer l'alpinisme.

Christophe se rend aussi compte que certains sommets ne se prêtent pas à un décollage en parapente. Et c'est là que cela fait tilt dans sa tête : « *Je me suis dit que le base-jump était une alternative possible. J'ai donc débuté le base-jump en 2024 et en 2025, j'ai réalisé mon premier saut purement paralpinisme, le champignon de l'Eiger.* » Excusez du peu !

S'il considère le base-jump comme une forme de vol libre (à durée réduite, il faut bien en convenir...), tout ne fut pas simple. Bien au contraire. Entre le moment où le projet a germé dans son esprit et le premier saut dans le vide, dix années se sont écoulées. « *La démarche a en effet été longue. Certains n'ont pas besoin d'autant de temps. Chacun a son propre parcours. Chacun a sa propre histoire. Aucun cheminement ne se ressemble. Je voulais savoir si j'avais les compétences techniques et mentales pour pratiquer cette discipline.* »

Et il y a eu le premier saut. Il l'a effectué depuis un pont, en France, dans la région de Millau, mais pas le pont que tout le monde connaît, avec ses 343 mètres de hauteur : « *C'était facile comme tout, sans stress.* » En écrivant ce propos, on en a presque la chair de poule à sa place ! Le « vrai » pont de Millau, il l'a sauté à quelques reprises. La pratique est illégale. Il sourit en racontant l'expérience inédite avec des potes : « *On avait peur de la police. Elle nous aurait confisqué notre matériel. On faisait ça, soit tôt le matin ou à la tombée de la nuit. Et en plus, pour sauter, il fallait franchir les barrières anti-suicide. Ce n'était pas évident. Mais quand on veut, on peut...* »

Aujourd'hui, Christophe comptabilise environ 100 sauts en base-jump.

On a envie d'en savoir un peu plus sur la préparation d'un saut ? Il ne s'élance que depuis des sites qui sont bien documentés. Et quand il décide d'aller sur un site moins bien documenté, il y va toujours avec des base-jumpeurs plus expérimentés. C'était par exemple le cas lors de son saut depuis l'Eiger. « *Comme en parapente, il y a des règles à respecter, mais je dirais que la planification est plus facile en base-jump qu'en parapente. La visibilité est importante. Et il faut impérativement éviter le vent fort de face, au risque de se faire rabattre sur la paroi. Ce n'est pas le but, mais il s'agit de s'en éloigner pour des questions de sécurité. Paramètre tout aussi important, il faut que l'exit soit sec. Une fois à l'exit, l'impulsion de départ est également primordiale pour s'éloigner le plus rapidement de la paroi. Vent cul, ça passe aussi.* » Ainsi décrit, cela a presque l'air simple...

Mais qui sont ces adeptes de sensations fortes ? C'est une petite communauté. Combien sont-ils en Suisse à pratiquer cette activité ? En l'absence de chiffres plus précis, ils sont probablement quelques centaines, pas plus. Christophe Mertz précise qu'il est un peu à l'écart de la communauté puisqu'il est le seul du nord de la Suisse : « *Par rapport au parachutisme, la communauté du base-jump est marginale. Et parfois, nous sommes mal vus.* »

La sécurité, c'est le maître-mot. Dans ce domaine, Christophe met tous les atouts de son côté. Si la météo n'est pas optimale, il renonce sans se poser trop de questions. Et quand il fait l'acquisition d'un nouveau matériel, il ne le teste jamais depuis une falaise : « *Je choisis des conditions plus faciles, soit depuis un ballon, soit en sautant comme passager d'un parapente biplace.* »

Ce qui nous amène en droite ligne, pour ne pas dire en chute libre, vers le sentiment de... peur. Christophe Mertz est catégorique : « *Si tu as peur, il ne faut pas*



Petit saut sous la pluie



Saut en static line de 60m



Premier saut en Wingsuit

y aller. Pour sauter dans le vide, il faut être bien dans sa tête. Je préfère de loin le terme appréhension, cela correspond mieux à ma propre philosophie. C'est-à-dire qu'il faut à chaque fois se poser toutes les bonnes questions avant de sauter. Quand tu commences le base-jump, tu as accès à la base de données des accidents. Il y a 500 rapports d'accidents. Quand on saute dans la région de Lauterbrunnen, il est obligatoire de s'enregistrer avant de s'élancer. On le fait depuis une application ; c'est en fait une demande d'autorisation de saut et le feu vert est délivré par Air Glaciers, qui a justement une base à Lauterbrunnen. Pour en revenir aux accidents, il y a un cas tous les 2500 sauts. On parle beaucoup des accidents mortels (n.d.l.r. : il y a eu trois accidents de ce type l'été passé en l'espace de deux semaines), mais est-ce trop ? Je pense que l'on peut vivre avec ça. Il y a aussi chaque année des accidents mortels en parapente, donc voilà... »

Et la wingsuit dans tout ça ?

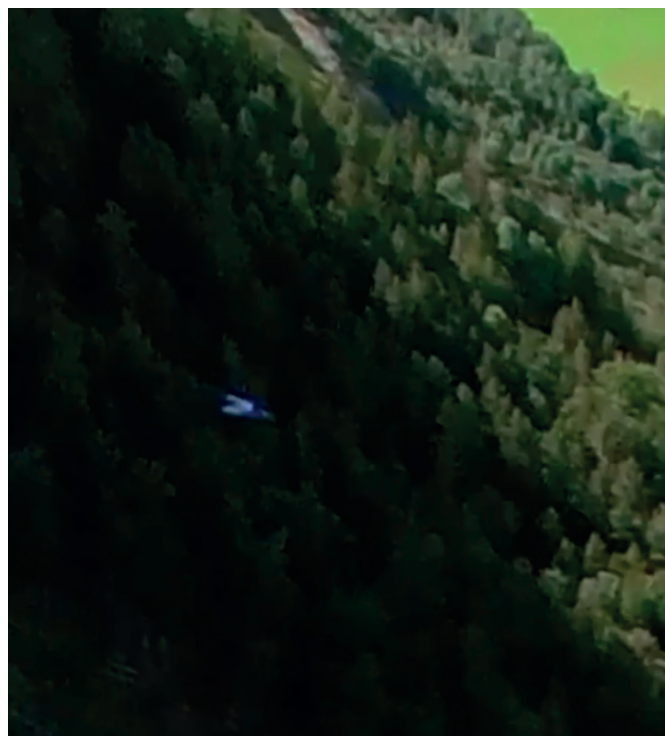
Christophe en pratique aussi. Pour l'instant, il n'a sauté que depuis l'avion, l'hélicoptère et une fois depuis un ballon (50 sauts). Il a donc une expérience dans ce domaine. Alors va-t-il franchir le pas de la wingsuit depuis une falaise ? Il aimerait bien, mais il ne sait pas s'il le fera un jour : « Depuis une falaise, la wingsuit comporte davantage de risques. Plusieurs phases sont compliquées à gérer. Cela commence par le départ ;

l'erreur est interdite, il faut être propre. Ensuite, de manière générale, dès l'instant où tu commences à voler, tu as envie de ressentir la vitesse. Tu peux suivre le relief et cela devient alors très dangereux. Le risque est énorme. Enfin, il y a l'ouverture du parachute. Il faut se représenter que tu viens chercher l'extracteur. Le mouvement doit être très propre pour atteindre cette poignée. Il s'agit de conserver une position stable et faire en sorte que le parachute s'ouvre bien. »

Quand nous avons rencontré Christophe chez lui à Soulce pour cet entretien à bâtons rompus, il revenait d'un stage de wingsuit en Suède. En simulateur ! Une expérience riche en enseignements. Au total : deux heures de pratique en quatre jours. Il en est revenu avec beaucoup d'humilité : « C'est très difficile d'un point de vue physique et technique. Physiquement, cela s'approche d'une séance de gainage. Cela te permet de te confronter à ton niveau réel. Il faut passer par-là. Maintenant, je sais quel est mon niveau dans cette discipline. »

Bref, Christophe est un touche-à-tout : avion, parapente, parachute, base-jump, wingsuit, speed riding et speed flying, même si le parapente reste son activité favorite avec très régulièrement des vols dans sa région de Soulce. Depuis la Loge et aussi depuis la Montagne-de-Moutier et son déco nord très peu fréquenté. En marche et vol, évidemment ! Sagement, il a renoncé à la pratique du speed flying, estimant qu'il n'avait pas suffisamment de temps pour en pratiquer. Sage décision !

Daniel Bachmann



Finesse de presque 1 en phase terminale d'un saut paralpinisme.

Un grand monsieur du vol libre !

Il y a des rencontres qui marquent une vie, des personnes qui vous transmettent bien plus qu'un savoir-faire. Andy Hediger fait partie de ces figures rares qui inspirent par leur parcours, leur vision et leur humanité. J'ai eu la chance de le rencontrer il y a plusieurs années, à un moment où le vol prenait pour moi toute sa dimension.

C'est lui qui m'a tout appris : il m'a initié au parapente, m'a appris à voler seul en avion, m'a prêté son Archaeopteryx et m'a ouvert les portes du vol libre. Avec lui, j'ai compris que le vol n'est pas seulement une discipline, mais un langage. Un dialogue silencieux avec l'air, la montagne et avec soi-même. Andy ne parle pas du vol comme d'une performance, mais comme d'un art de vivre. Il enseigne avec passion, humilité et exigence, rappelant toujours que la clé se trouve dans l'observation, l'écoute et la simplicité.

À travers cette conversation, j'ai voulu partager non seulement son parcours exceptionnel : celui d'un pionnier du vol libre, d'un compétiteur et d'un pédagogue. Mais aussi sa philosophie, celle d'un homme qui a su relier la technique à la poésie.

Pour rappel, Andy fait partie des légendes de l'équipe de Suisse, pionnier du parapente, champion toutes catégories en Coupe du Monde, plusieurs fois vice-champion du monde, inventeur du D-bag, créateur de la Coupe du monde de parapente et plus encore !

Parcours

Comment as-tu découvert le vol libre ?

J'ai découvert le vol libre à Davos en voyant voler des ailes delta. Cela m'a tout de suite fasciné ; j'avais 13 ou 14 ans. Plus tard, j'ai fait un apprentissage de voilier chez Zuberbühler, à Appenzell, où l'on cousait des voiles de bateau, de surf, et aussi des ailes delta pour une marque allemande. C'est là que j'ai rencontré un parachutiste, Gery Vogt. Il est arrivé à l'atelier en demandant à mon patron de lui fabriquer un parachute en tissu zéro porosité.

Nous utilisons ce type de tissu pour fabriquer des spinnakers. J'ai donc dû découdre complètement son parachute pour en faire une copie. Gary m'a alors dit : « avec ça, on ne sautera plus d'un avion, on décollera d'une montagne ». Nous étions en 1984. J'ai tout décousu, refait les patrons et nous avons ainsi créé mon premier parapente. J'étais plein d'enthousiasme et de curiosité. J'ai proposé à Gary d'ajouter 20 caissons : ce fut le Airbus, mon tout premier parapente. J'ai découvert





des championnats du monde FAI. C'est là que je suis devenu connu, notamment grâce à mes premières manœuvres d'acrobatie.

Avec Xavier Murillo, on ne voulait pas attendre deux ans pour la prochaine édition. On a donc créé la Coupe du monde de parapente, organisée en parallèle des championnats qui n'avaient lieu que tous les deux ans.

Quels sont les moments marquants ou inoubliables de ta carrière ?

C'est difficile de choisir parmi 40 ans de carrière. J'en ai eu beaucoup. Par exemple, aux mondiaux de 1991 à Saint-André, j'étais 58^e sur 60 sélectionnés, et j'ai réussi à remonter jusqu'à la 2^e place. À l'époque, les manches faisaient déjà 50 à 60 km : un souvenir immense.

En 1986-87, j'ai aussi apporté quelque chose d'important : la création des premiers SIV (stages d'incidents en vol). À Lugano, sur le Monte Generoso, j'ai commencé à encadrer les pilotes par radio pour leur faire découvrir les manœuvres de vol pendulaire, les wing-overs, les fermetures, jusqu'à tirer le parachute de secours. C'était une étape clé dans la formation des pilotes.

En 1992, j'ai intégré Red Bull, où j'ai rencontré Dietrich Mateschitz et Hannes Arch. Ensemble, nous avons créé le Red Bull Acro Team et inventé le D-Bag, un système permettant de sauter en parapente depuis un avion. Nous avons mélangé les disciplines : delta, parapente et parachutisme. En 1994, nous avons participé au Vertigo, événement créé par Alain Zoller, un grand ami. Alain a d'ailleurs été un acteur majeur du développement des certifications et homologations dans le parapente. À l'époque, nous nous battions contre le DHV allemand pour faire reconnaître nos approches de sécurité.

Tu as touché à toutes les disciplines. Lesquelles te font encore vibrer aujourd'hui ?

Ce qui me fait vibrer, et ce sera toujours le cas, c'est le vol libre dans son ensemble : le delta, l'aile rigide, le Swift, l'Archaeopteryx. Mais le parapente reste sans doute le plus merveilleux de tous, celui où je me sens le plus libre.

le décollage à pied sur des pentes très inclinées, dans la boue en évitant les bouses de vaches, sans grande expérience, mais avec une passion immense.

J'ai ensuite fait la connaissance de Roman Bühler, un deltiste de la ligue suisse, avec qui nous avons créé SWING (Swiss Wing), que Martin Scheel a ensuite repris. Puis nous avons fondé Paratech, où sont nés le Relax et le Progress, le premier parapente à atteindre une finesse de 6. À l'époque, nous coupions et cousions tout à la main, sans programme 3D. Les essais se faisaient directement en vol. Le matériel était massif, presque militaire : de gros élevateurs, des mousquetons lourds, rien à voir avec la finesse du matériel actuel.

Quelles ont été les grandes étapes de ton parcours ?

Après le Progress sont venus les P2, P3 et P4. C'est avec le P4 que j'ai terminé deuxième derrière Roby Whittall à Saint-André-les-Alpes, lors de la première édition



Philosophie

Tu compares souvent le vol libre à de la musique, où chaque discipline serait un instrument. Peux-tu développer cette vision ?

C'est exactement ça ! Je me suis formé comme pilote multidisciplinaire, et à l'Aéroatelier, je veux transmettre cette approche : une véritable université aéronautique. On peut y apprendre à piloter un avion, un planeur, faire de la voltige, de la chute libre, tout repose sur une même chose : nous évoluons dans la même masse d'air.

Avec le parapente, on apprend à lire cette masse d'air : la brise, la température, l'humidité, la dynamique des couches atmosphériques. Je vois le parapente comme la flûte dans la musique : l'instrument de base, celui qui permet de comprendre les sons avant de jouer d'autres instruments.

Un bon musicien se spécialise mais reste capable de jouer plusieurs instruments. De la même manière, je me considère comme un artiste de l'air. Ma base, c'est le parapente mais ma vision englobe toutes les disciplines aériennes comme une seule et même musique.

Que cherches-tu à transmettre aux jeunes pilotes ?

Je viens de recevoir le livre Wanderbird de Paul Guschlbauer, et je le recommande vivement. Ce qu'il exprime

correspond exactement à ce que je veux transmettre : voler n'est pas une compétition. Voler, c'est vivre une expérience. Décoller les pieds du sol, faire un vol d'initiation, un biplace, une pente-école, c'est là que la passion naît. Il ne s'agit pas de voler 700 km, d'être le plus haut ou le plus rapide. Le vol libre est une thérapie du bien-être, une manière de se connecter à la nature, de ressentir le vent, d'observer les conditions. Comme le dit Paul, il a commencé par la Red Bull X-Alps, mais il a appris qu'au fond, la vraie richesse du vol libre, c'est la reconnexion à soi et à la nature, pas la performance.

Quelle place prennent la nature et l'instinct dans ta manière de voler ?

C'est essentiel ! La connexion à la nature, c'est ce qui nous distingue de la vie moderne. Dans la voiture, on est coupé du monde ; en vol, on est relié à lui. Dehors, on respire l'air, on lit la météo, on observe les oiseaux, la forêt, les cycles du vent, les insectes soulevés par la brise. C'est comme le surf : il faut apprendre à sentir les vagues invisibles de l'air. On ne les voit pas, mais on les ressent. C'est cela, voler : se connecter à la matière dans laquelle on évolue.

Selon toi, qu'est-ce qu'un bon pilote ?

Un bon pilote ? Il n'en existe pas. Il n'y a que des vieux pilotes. Dès qu'on se croit bon, on devient dangereux. Un bon pilote reste un apprenti, toujours à l'écoute. Il sait reconnaître quand ne pas voler, pas seulement à



cause de la météo, mais aussi de son état physique ou mental. C'est celui qui a le courage de dire : aujourd'hui, je ne vole pas. Un bon pilote ne se vante pas d'avoir pris un +8m/s s'il a eu peur. Il s'écoute, observe et reste humble. Certains volent de temps en temps, d'autres en font leur vie, mais au final, le meilleur, c'est celui qui continue à vivre.

Technique et mental

Tu parles souvent de visualisation dans l'apprentissage. Peux-tu expliquer ?

La préparation mentale commence souvent le soir, avant de dormir. Fermer les yeux, s'isoler du bruit, d'Internet, du téléphone, et se visualiser dans une situation : décollage, approche, vol, thermique. En avion, les procédures sont fixes ; en parapente, on imagine les sensations : la montée, le vent, la tension dans le corps. Cette visualisation crée une connexion à la matière, elle entraîne le corps et l'esprit. Certains appellent cela du yoga ou de la méditation. S'imaginer décoller par vent fort, gérer un décollage vent cul, respirer, rester souple. En vol, imaginer d'autres parapentes, anticiper leurs trajectoires.

Cet entraînement mental permet, en conditions réelles, d'être plus calme, plus lucide et plus fluide. Ces temps, je le pratique aussi pour mes vols d'avion de voltige : cela m'aide à être plus ouvert, plus ample, plus libre lorsque je pratique.

As-tu des routines pour te préparer avant un vol ?

Oui, surtout depuis mes accidents. J'ai passé plus d'un an en chaise roulante et comme tu le sais, je me suis cassé beaucoup de choses. Aujourd'hui, à près de 60 ans, je m'entraîne quotidiennement : exercices matin et soir, souplesse, renforcement, vélo, marche rapide, étirements. L'objectif n'est pas d'être un athlète, mais de garder un corps fonctionnel et réactif. Avant un vol, je pars tôt, souvent à pied, pour observer les conditions et me connecter à l'ambiance. Quand j'y vais en voiture, je me prépare vite et je vole, mais c'est l'expérience qui me permet de le faire sereinement. Un pilote plus jeune devrait prendre plus de temps, même pour voler moins : mieux vaut 30 minutes bien connectées qu'une heure désaccordée.

Comment as-tu vu évoluer le matériel en 30-40 ans ?

C'est fantastique. À nos débuts, en 1986, on voulait mettre de petits sticks dans le bord d'attaque : c'était interdit. Aujourd'hui, on a du matériel ultraléger, des renforts profilés, des suspentes fines comme des cheveux. Le développement est extraordinaire : acro, cross, speedfly, montagne, tout s'est diversifié. Les voiles de compétition à deux lignes sont d'une performance incroyable. Mais au final, les discussions restent les mêmes : c'est dangereux, c'est trop performant. La vérité, c'est que le danger, c'est le pilote, pas la voile. J'ai perdu beaucoup d'amis en compétition, alors aujourd'hui, pour moi, voler, c'est une thérapie. Comme un surfeur qui prend quelques vagues pour le plaisir, pas pour la médaille. Et je suis heureux de voir à quel point le matériel a évolué, ouvrant une immense amplitude au vol libre.

Message à la communauté du Vol Libre Jura

Le Jura est un endroit fantastique pour voler. J'espère qu'il n'y aura pas davantage de restrictions liées aux espaces aériens contrôlés, car cela limiterait nos disciplines. Gardez la force de défendre l'espace non contrôlé, celui du vol libre récréatif. Ce serait triste que l'on interdise un jour de voler, comme si l'on interdisait de nager dans un lac ou de skier sur la neige. Je vous félicite d'entretenir un club actif, et toi Julien, pour cette initiative d'interview. « Abrazo grande » à toute l'équipe.

Propos recueillis par Julien Gogniat



(Photo : 2017, à l'Aéroatelier – La Cumbre – Argentine. L'université du vol selon Andy Hediger lors du cours de pilote privé.)

De l'Atlantique au Sahara : 800 km à vélo avec un parapente biplace

Au milieu de l'automne passé, Quentin me parle de son projet de partir un mois au Maroc et de voyager à vélo pour changer d'horizon. Il me propose de le rejoindre pour faire un bout de chemin ensemble. Toujours motivé par ce genre de périple, surtout lorsqu'il s'agit du Maroc, un pays que je connais déjà grâce à mes précédents voyages en parapente, l'idée de découvrir ce pays à vélo me titille fortement...

Comme souvent, une idée un peu folle naît autour d'une discussion d'un soir. Quelques semaines plus tard, le projet est lancé : rejoindre le Maroc en train avec nos vélos, partir de l'océan Atlantique en évitant les cols enneigés de l'Atlas et traverser cette partie du pays jusqu'aux portes des sables du Sahara.

L'objectif paraît simple : pédaler environ 800 kilomètres depuis la mer jusqu'au désert. Enfin... Simple sur le papier seulement car nous avons décidé d'ajouter un ingrédient supplémentaire à l'aventure : un parapente biplace *light* de cinq kilos soigneusement sanglé sur le porte-bagages arrière. Une idée absurde si chaque gramme compte lorsqu'il faut franchir les cols ? Mais la possibilité de découvrir le Maroc depuis le ciel est bien trop tentante pour laisser le parapente à la maison.

Je connais déjà le Maroc grâce à trois précédents voyages en parapente. J'y ai découvert un pays incroyablement accueillant, des paysages grandioses, une météo souvent généreuse et surtout des habitants toujours prêts à partager un thé ou une discussion. Pour moi, le Maroc est probablement l'un des plus beaux terrains de jeu pour un voyage à vélo : des routes variées, des montagnes, des paysages à perte de vue, des villages authentiques et cette sensation permanente d'être le bienvenu.

Le projet prend rapidement forme. Quentin part une dizaine de jours avant moi. Il jouera l'éclaireur sur le trajet aller et rejoindra lui aussi le Maroc en train avec son vélo sur le dos. Son idée est de profiter de quelques jours sur la côte atlantique, pédaler au bord de l'océan et, avec un peu de chance, attraper quelques vagues si les conditions de surf sont favorables. De mon côté, quelques semaines avant le départ, je trouve presque par hasard un vélo de voyage d'occasion du côté de La Chaux-de-Fonds. Un achat un peu improvisé, mais qui s'avérera parfait pour cette aventure. Début décembre, le grand départ arrive enfin.

Le voyage commence dès la sortie de la maison. Chargé comme une mule avec quatre sacoches, le matériel de bivouac et le parapente, je rejoins Méroux avant d'enchaîner les trains pour Lyon, Barcelone, Madrid, Algésiras, Tanger puis Marrakech. Très vite, je découvre que la partie la plus compliquée du voyage ne sera peut-être pas le vélo mais bien les gares.



Des kilomètres de liberté devant nous et l'horizon comme unique rendez-vous. (RS)

À chaque changement, il faut démonter la monture, porter les bagages, trouver un ascenseur, franchir les contrôles de sécurité et parfois négocier avec le personnel ferroviaire. À Barcelone, mes cartouches de gaz sont confisquées. À Madrid, je manque de rester sur le quai après une longue discussion avec un chef de train qui refuse mon vélo. À Tanger, je me retrouve même bloqué pour une nuit supplémentaire après une nouvelle mésaventure ferroviaire pour le train de nuit.

Avec le recul, ces galères font partie intégrante de l'aventure. Elles m'obligent à parler avec les gens, à trouver des solutions et surtout à accepter que le voyage commence souvent lorsque les choses ne se passent pas comme prévu. Cette nuit à Tanger me permettra d'ailleurs de rencontrer Driss, un Marocain croisé quelques heures plus tôt dans un petit restaurant. En apprenant ma situation, il me propose spontanément de venir dormir chez lui. Quelques heures après notre rencontre, nous partageons un thé à la menthe dans son salon en discutant de nos vies respectives. Le ton du voyage est donné.

Après plusieurs jours de trains, de bus, de bateaux et de péripéties, j'arrive finalement à Marrakech où m'attend Aïcha, rencontrée quelques mois auparavant lors du camp scout d'été Jubaca à Soulce. Son accueil chaleureux, sa délicieuse tajine d'agneau et sa gentillesse constituent probablement la meilleure transition possible entre l'Europe et l'Afrique.



Deux Jurassiens, deux guides marocains, deux dromadaires et l'immensité du désert : l'aventure commence... (RS)



Le Sahara nous offre un vol inoubliable au coucher du soleil. (RS)

Quelques jours plus tard, je retrouve enfin Quentin à Agadir. Après toutes ces correspondances et ces kilomètres, cela fait un bien fou de revoir sa petite tête et son grand sourire. Nous passons une partie de la matinée à nous raconter nos premières aventures marocaines autour d'un thé avant de charger les vélos et de prendre la route. Cette fois, le véritable voyage commence.

Nous quittons Agadir en longeant l'océan Atlantique vers le sud. Le soleil est généreux, les températures idéales pour pédaler et les routes sont en excellent état. Très vite, nous retrouvons ce rythme si particulier du voyage à vélo : celui où l'on avance lentement, où l'on prend le temps d'observer, de discuter la plupart du temps côte à côte et simplement de profiter.

Les premiers jours nous conduisent jusqu'à Aglou où nous avons repéré le célèbre site de parapente du Nid d'Aigle. Dès notre arrivée, nous comprenons que nous avons bien fait de transporter ces cinq kilos sup-



Les premières dunes et l'immensité à perte de vue. (RS)

plémentaires depuis la Suisse. Le vent souffle parfaitement face au relief et l'océan Atlantique s'étend à perte de vue sous nos pieds. Les falaises plongent dans l'écume et les couleurs de l'océan changent au rythme de la lumière. Nous réalisons trois vols dans la même journée.

Entre chaque vol, nous remontons au décollage en faisant du stop. Les automobilistes marocains s'arrêtent presque systématiquement avec le sourire et semblent heureux de participer à notre aventure. Le dernier vol, au coucher du soleil, restera gravé longtemps dans ma mémoire. Sous nos ailes, les dernières lumières du jour embrasent toute la côte atlantique.



Notre petite caravane avance au rythme des dromadaires et du vent du désert. (RS)

La route se poursuit ensuite vers Tiznit, Tafraout et les reliefs spectaculaires de l'Anti-Atlas. L'un des plus beaux vols le long de la route aura lieu depuis le col de Kerdous. Sous nos pieds s'étendent des kilomètres de montagnes désertiques et de villages berbères accrochés aux pentes.

Vu du ciel, le Maroc révèle encore une autre dimension. Au fil des jours, une routine agréable s'installe. Réveil avec le soleil, pain marocain encore chaud, thé fumant, démontage du campement puis départ à vélo. Les pauses café deviennent presque obligatoires et les marchés nous permettent de compléter nos réserves de fruits, légumes, amandes et galettes. Nous alternons entre campings, bivouacs sauvages et hébergements improvisés.

Certaines soirées se terminent autour de notre réchaud à cuisiner tomates, avocats et galettes marocaines devant la tente. D'autres se prolongent autour d'un thé à la menthe partagé avec des habitants rencontrés quelques heures plus tôt. Je garde notamment un souvenir marquant d'Hassan, gardien d'une résidence isolée au milieu de nulle part. Alors que nous cherchions simplement un endroit où passer la nuit, il nous accueille avec un immense sourire et nous propose de planter la tente au bord de sa propriété.

Quelques minutes plus tard, il revient avec du riz, du thé et même du poisson pour compléter notre repas du soir. Une autre fois, alors que nous cherchons un coin tranquille pour bivouaquer, un habitant téléphone à un ami qui nous ouvre spontanément son terrain. Quelques instants plus tard, nous partageons avec lui le traditionnel thé à la menthe tout en discutant de nos voyages respectifs. C'est sans doute cela qui nous a le plus marqués tout au long de cette traversée : la générosité spontanée des Marocains.

Les hammams deviennent également un rituel. Après plusieurs heures en selle, difficile d'imaginer meilleur moyen de détendre les jambes fatiguées. Même une journée entière de pluie est finalement accueillie avec plaisir. Elle nous offre une excuse parfaite pour ralentir, récupérer, écrire nos récits de voyage, flâner dans les souks et ramener quelques souvenirs pour les « gazelles » restées en Suisse.

Les paysages changent peu à peu. La végétation se raréfie. Les espaces s'agrandissent. Les villages deviennent plus espacés. La route semble désormais tracer une ligne entre ciel et terre. Les couleurs deviennent plus minérales et les reliefs prennent peu à peu des allures de désert.

Un jour particulièrement mémorable, un vent arrière exceptionnel, chargé de poussières et accompagné de bourrasques à plus de 70 km/h, nous accompagne pendant des heures. Les kilomètres défilent presque sans effort, sauf lorsque les bourrasques de travers détournent nos bécanes. Comme si le Sahara nous appelait. Et puis un matin, il apparaît enfin.

Près de 800 kilomètres parcourus depuis Agadir, les premières dunes se dessinent à l'horizon. L'émotion est bien présente. Depuis plusieurs semaines, toutes nos routes convergent vers cet instant. À M'Hamid, littéralement au bout de la route, nous retrouvons Aziz.

Rencontré au hasard de la plateforme HomeExchange, celui-ci nous héberge et organise la fin de notre périple via son entreprise familiale « Sahara Wonders ». Guidés par Hamza, Muhammad et leurs deux dromadaires, nous terminerons d'enchaîner les 60 km qui nous séparent encore des dunes. Le parapente poursuit lui aussi l'aventure, solidement chargé sur l'un des animaux.

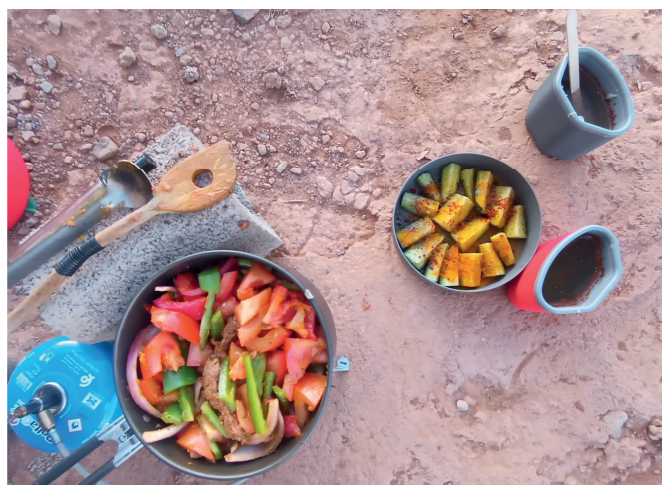
Pendant quatre jours, nous découvrons le désert à pied. Les journées alternent entre déserts de pierre, dunes de sable et immensités silencieuses. Le soir, nos guides préparent de véritables festins. Je garde notamment un souvenir émerveillé du pain traditionnel cuit directement sous les braises et le sable chaud. Puis arrive le point d'orgue du voyage.



Voir le sourire de Quentin en vol, cette idée un peu folle prenait tout son sens. (RS)



Au coucher du soleil, Hassan nous propose son terrain : un souvenir précieux de notre traversée du Maroc. (RS)



Tomates, légumes, thé à la menthe et bonne compagnie : la recette du bonheur en bivouac. (RS)



Le sourire sous le chèche : deux voyageurs heureux d'être arrivés jusqu'ici. (RS)



Dernier panneau, dernier village et dernier hammam avant le grand départ dans le désert. (RS)



Escale à Lyon : le voyage touche à sa fin, mais les souvenirs continueront longtemps à rouler avec nous. (RS)

En fin d'après-midi, nous atteignons l'Erg Chegaga, le premier et immense champ de dunes, baigné par la lumière dorée du soleil couchant. Le vent souffle parfaitement. Impossible de résister. Nous grimpons au sommet de la dune avec notre parapente. Si notre guide n'en revient pas, il se transforme pourtant vite en photographe officiel de l'expédition pour immortaliser cette scène improbable. L'adrénaline monte. La voile se gonfle. Quelques pas arrières infructueux dans le sable, puis nous décollons. Sous nos pieds s'étendent des vagues de sable doré à perte de vue. Le soleil descend lentement vers l'horizon. Le silence est total. L'émotion est immense et pouvoir vivre ce moment à deux le rend encore plus fort.

Ce vol restera probablement l'un des plus beaux de ma vie. Il résume à lui seul tout ce voyage : l'amitié, l'aventure, la liberté et cette petite dose de folie qui transforme une simple idée en souvenir.

Après le désert, il faut déjà penser au retour. Nous retrouvons nos vélos à M'Hamid, remontons les sacoches et reprenons la longue route des transports publics : bus, train, bateau, puis encore train. Trois jours seront nécessaires pour rejoindre le Jura, avec une nuit à Al-gésiras et une autre à Barcelone.

L'occasion de profiter une dernière fois des saveurs locales avant le retour à la maison. Quelques jours plus tard, nous retrouvons le froid jurassien, les amis et amoureuses, les fêtes de fin d'année et les skis de randonnée qui remplacent rapidement les pédales.

Avec le recul, ce voyage restera certainement comme l'une de mes plus belles aventures. Pas uniquement pour les kilomètres parcourus, les vols réalisés ou les paysages traversés mais surtout pour tout ce qui s'est passé entre les deux : les rencontres, les imprévus, les thés à la menthe, les bivouacs, les couchers de soleil, les éclats de rire et cette sensation permanente de liberté.

Je retiendrai aussi ces deux semaines de voyage partagées avec Quentin. Les coups de pédale, les discussions sans fin, les plans improvisés, les galères qui deviennent des anecdotes et tous ces moments simples qui font les plus beaux souvenirs.

Finalement, transporter un parapente sur un vélo en train pour pédaler jusqu'au Sahara est peut-être une idée folle... et celle-ci en vaut largement la peine ! Une idée simple, une magnifique façon de voyager et une sacrée aventure à vivre entre deux copains.

Raphaël Seuret

Le paralpinisme : mode d'emploi pour une pratique en toute sécurité

Petit préambule : le paralpinisme ou la combinaison du vol libre/base-jump avec l'alpinisme est une activité qui nécessite une préparation sérieuse. Dans notre sujet, il s'agira de combiner l'alpinisme avec le parapente, et il conviendra d'être au point dans les deux.

La planification

Il s'agira de répondre à : où, avec qui, quand, avec quoi et comment. La planification est bien plus complexe qu'un simple marche et vol. En effet, il conviendra de constituer un groupe capable de progresser dans une cordée, dans des conditions adaptées au niveau d'alpinisme et de parapente de chacun tout en prenant en compte les conditions spécifiques dans les Alpes et en altitude.

Un des intérêts du parapente est de pouvoir redescendre très vite, ouvrant la voie d'une course à la journée pour les plus sportifs. Mais pour les autres, les courses les plus longues et/ou engagées, la réservation de la cabane doit se faire le plus tôt possible en début de saison. La planification doit commencer des mois à l'avance.

Le « où »

Dans notre sujet, nous parlons de course alpine, donc en théorie de courses s'effectuant à plus de 3000 mètres. Le critère principal est la difficulté technique de la course envisagée. Pour cela nous disposons en Suisse d'un outil formidable : le portail des courses du CAS qui documente des milliers de courses de toutes difficultés.

Portail des courses du CAS : Club Alpin Suisse CAS

Un abonnement ou simplement être membre du CAS est plus que recommandé. Swisstopo, sous forme d'application mobile, viendra compléter la préparation. J'encourage fortement de tracer

la route envisagée et de la conserver sur votre mobile (en téléchargeant les cartes nécessaires en local). Repérez tous les décollages potentiels au préalable selon les scénarios possibles. Repérez aussi les atterrissages possibles : un en plaine, nécessairement une large surface très dégagée pour éviter d'être sous le vent d'un obstacle en cas de fort vent de vallée et une alternative en altitude (2000 mètres +) en cas de décollage tardif.

Avec qui ?

Dès qu'on parle d'alpinisme, on parle de glacier et potentiellement de grimpe. Il est fortement déconseillé de progresser sur glacier ou une arrête technique tout seul. Une cordée avec un ou des partenaires au niveau de la course envisagée peut vous sauver la vie.

Assurez-vous de planifier une course en adéquation avec la taille du groupe et le niveau physique et technique des membres du groupe. Si votre bagage tech-



Survol du glacier du tour (après avoir zig-zagé à travers les crevasses à pieds).

nique est trop faible, joignez-vous à des groupes plus expérimentés et n'hésitez pas à vous former auprès d'un des clubs alpins suisses de la région (CAS Delémont, CAS Jura ou CAS prévôtois).

Quand ?

C'est la grande question ! Il faut que les conditions soient adaptées au niveau du groupe. Car si les sommets les plus exigeants peuvent être relativement accessibles dans de bonnes conditions, l'inverse est tout aussi vrai : des sommets faciles deviennent exigeants dans de mauvaises conditions.

Assurez-vous d'abord des conditions en montage là où vous comptez aller : glace ? Neige fraîche ? Rocher sec ? Évaluez objectivement les risques, prévoyez le matériel adéquat ou repoussez. Les conditions idéales en haute altitude ne durent que quelques mois par an. La meilleure source d'info reste les cabanes gardiennes sur la route prévue pour faire le sommet convoité. Le gardien du refuge se fera un plaisir de vous renseigner sur les conditions du moment.



Sommet du Dom 4545m

Faites un point météo un peu avant de partir :

- Conditions de foehn ?
- Vent météo à 2000, 3000 et 4000 mètres ?
- Nébulosité et risques de précipitations ?

Toutes ces informations météo sont disponibles sur le site de la FSVL : <https://www.meteo-fsvl.ch>.

Où il faudra vous connecter avec votre numéro de Licence FSVL.



Progression sur l'arête du Rottal intérieur pour aller sur la Jungfrau (4158m). 3200m de d+ avec le parapente sur le dos (pour rien, on ne volera pas cette fois).



Décollage depuis le Pollux (4092m) avec mon compagnon de cordée.

Attention, les modèles météo classiques en plaine sont moins fiables que les modèles météo utilisés par la FSVL pour la haute altitude, mais ça reste une prédiction dont la fiabilité n'est pas garantie.

Avec quoi ?

La course est planifiée, les conditions sont connues, on prépare son sac avec un mot d'ordre : le strict nécessaire et le plus léger possible. Les kilos, il va falloir les promener sur des kilomètres à haute altitude avec le souffle court.

Pour le parapente : prendre du léger !

Je n'ai pas la prétention ici de prescrire le genre de vol. Pour ma part, j'ai renoncé à essayer de faire de la distance en paralpinisme. Après des heures de progression en altitude, on est rarement assez frais pour rester encore des heures durant les bras en l'air.

Ma seule ambition est de redescendre vite en plaine et assez tôt pour éviter les vents de vallée trop forts. Si j'ai un peu de *soaring* ou un petit thermique qui me pousse au-dessus du sommet en bonus, je ne dis cependant pas non. Je choisis mon parapente selon les conditions et le type de course :

Conditions de vent faible avec décollage court : je prends une monosurface.

Conditions de vent fort : je prends une petite voile de marche et vol légère, type mini-voile (avec un PTV au maximum de la fourchette autorisée).

Course peu longue et peu engagée, conditions de vent faible à normal : je prends une voile de marche et vol légère que je vole dans le PTV recommandé. Dans ce cas, j'emporte un parachute de secours.

Dans tous les cas, prévoyez de quoi arrimer la voile dans la neige. En effet, les voiles modernes à enduction à base de silicone ou silicone PU sur l'extrados glissent

facilement sur la neige. Il existe de petits piquets qui s'accrochent au bord d'attaque ou aux A pour maintenir l'aile en place pendant la préparation (des petits bouts de bois ramassés au préalable ou quelques blocs de neige peuvent faire l'affaire au pire).

Le parapente devra être soigneusement plié et déjà relié à la sellette, pour limiter au maximum la préparation avant vol.

Pour le reste, c'est comme pour le parapente. Prévoir le matériel d'alpinisme adapté à la course. Des cordes adaptées au nombre de cordées et leur taille, des souliers adaptés pour la pose de crampons, des crampons (à régler préalablement aux souliers), un piolet, un baudrier, un casque d'alpinisme et une lampe frontale. Et selon la technicité de la course, assureur, dégaines, sangles, matériel de secours crevasse, coinçeurs, vis à glace, etc... Evidemment, il s'agit d'emmener du matériel sur lequel vous êtes formé.

Comment ?

On entre dans le vif du sujet. Le jour est proche, la météo est bonne, l'équipe est motivée : on tente le sommet. Tout d'abord, gérez le temps ! Assurez-vous d'arriver au sommet assez tôt pour redescendre tôt. Cela est évident en alpinisme car plus tard dans la journée, quand les températures montent, les risques augmentent. Dans le paralpinisme, c'est encore plus vrai : plus on avance dans la matinée, plus les vents de vallée se renforcent. Je recommande de viser une plage de 8 h à 10 h du matin pour le décollage.

Vous êtes au sommet, félicitations, mais ça ne fait que commencer ! Ne traînez pas, les conditions peuvent changer rapidement en montagne. Après les congratulations d'usage et la photo sommitale avec la banane, dirigez-vous vers l'emplacement de décollage.



Sur l'arrête du Meitin en route pour les grands Combins.

Avant de sortir le matériel, réévaluez les conditions :

- Vent.
- Visibilité.
- État de l'emplacement où décoller.

Si les conditions de vent sont fortes et que vous n'êtes pas habitués (mais limite volable), vous avez plusieurs options :

Contrôler les balises à plus basse altitude. Si les conditions sont fortes au sommet, elles restent généralement laminaires et diminuent fortement avec l'altitude. Selon l'exposition (risque de chute) et l'aide dont vous pouvez bénéficier, tentez de décoller.

Attendre. Typiquement, il y a des cycles et dans la matinée, les premiers déclenchements thermiques peuvent neutraliser le vent météo. Il faudra cependant être prêt à décoller vite.

Commencer à redescendre. Tôt ou tard, vous atteindrez une altitude où les conditions seront meilleures.

Pour la visibilité, attendez que ça se dégage ou commencez à redescendre pour décoller sous la couche nuageuse. Dans tous les cas, fixez-vous une limite en temps pour décoller. Trop attendre augmente le risque d'avoir un fort vent de vallée en plaine, des thermiques violents en l'air et dégrade les conditions en cas de descente à pied (neige molle, plus de risque de chute de pierre, etc.). Passé onze heures/midi, la situation peut devenir critique.

Le terrain

Si enneigé : rien à signaler, creusez un peu la neige sous le bord d'attaque pour le stabiliser. Selon pente, utilisez les petits piquets pour arrimer la voile un minimum. Selon la pente et l'exposition, passez-vous des crampons, si possible.

Glace : à éviter ; si pas le choix, bien arrimer le parapente, garder les crampons tout du long et garder le piolet à portée de main.

Terrain rocailleux : prenez le temps de dégager au maximum les pierres, faites-vous aider si possible par de tierces personnes pour lever et tenir la voile et limiter le contact au sol lors du décollage.

Attention, du fait de la faible densité de l'air et du matériel d'alpinisme qui élève le PTV, la course d'envol sera plus longue que d'habitude, même avec un bon vent de face. Tenez en compte en choisissant le lieu du décollage.

Le décollage

Après un dernier contrôle des balises, et en particulier les balises en plaine pour s'assurer que le vent de vallée n'est pas encore trop fort, on décolle dans l'ordre de compétence. Les moins expérimentés décollent en premier, aidés par les plus expérimentés.

Selon inclinaison, exposition et risque de glissement, il est parfois recommandé de décoller avec les crampons et le piolet à portée de main (coincé entre le sac au dos et le dos). Je ne recommande pas d'atterrir avec les crampons (risque de blessures en cas d'atterrissage en courant). En cas de décollage avec les crampons, prévoyez un mousqueton à vis sur la sellette et retirez les crampons lorsque vous êtes suffisamment éloigné du relief. Les crampons seront assurés sur le mousqueton sur la sellette (pointes non dirigées vers le pilote).

Le vol

À moins d'être un expert du vol de distance dans les Alpes, je recommande de se diriger vers l'atterro. Le plouf pourra être long, donc attention à ne pas finir sous le vent d'un sommet. Dans le doute, restez loin de tout relief. Si vous volez sans secours, évitez les thermiques. Profitez du paysage ; c'est la phase la plus relaxante si vous avez tout fait juste.

L'atterrissage

Si le vent de vallée était déjà fort en plaine lors du contrôle avant décollage, atterrir en altitude. Restez attentifs au vent durant le vol, le vol pouvant durer longtemps, le vent de vallée pourrait commencer à forcer pendant votre vol. De ce fait, dès que la vallée où il est prévu de poser est en vue, soyez attentif à tous les signaux pouvant vous informer sur la vitesse du vent.

La décision vous appartient finalement, mais selon moi, il vaut mieux poser en altitude et marcher que d'être reculé en plaine. Dans tous les cas, posez loin de tout relief/habitations/obstacles.

Bons vols...

Christophe Mertz



Puis décollage depuis le Lenzjoch (4131m) avec un dernier petit coup d'œil au sommet du Dom.

Lionel, un président totalement investi et un amoureux du vol libre !

La Plume poursuit ses grands entretiens. C'est notre président Lionel Socchi qui passe sur le gril. Il évoque sa passion pour le vol libre, son action au sein du comité du VLJ dès 2014 et ses années de présidence depuis 2022. Il aimerait remettre son mandat lors de la prochaine assemblée générale. Pas facile de dénicher la perle rare... Avis aux amateurs !

Parce que c'est le, ou plutôt notre président, on pourrait dire de Lionel Socchi qu'il est le personnage incontournable du VLJ. Alors oui, c'est vrai sur le fonds et la forme, puisque dans l'organigramme, c'est le boss. Modeste de nature, notre interlocuteur n'en fait pas une fierté personnelle. Et même loin de là ! Taille patron donc, mais pas seulement. Lionel, ou Lio pour les intimes, c'est surtout une belle personne, même si cela n'engage que l'auteur de ce propos. Mais je suis certain que beaucoup partagent ça. Ses phrases sont posées, ses mots pesés et sa vision du Club – comprenez par là l'avenir de la société – très claire. À force de boire ses paroles lors de notre rencontre, en plus de siroter quelques boissons houblonnées, le VLJ a un bel avenir qu'il s'agira de tracer plus précisément ces prochaines années. On y reviendra...

Je suis reçu sur sa terrasse de Courfaivre, là où il vole régulièrement depuis le Mont. Et c'est souvent à la force des mollets qu'il se rend au décollage. Je suis presque gêné de lui poser des questions en ma qualité de vice-président du VLJ. Il y a beaucoup de respect entre nous deux.

Lionel, parle-moi tout d'abord un peu de toi.

J'ai grandi dans cette maison ici à Courfaivre. Et j'y suis très bien avec ma compagne Evelyne et notre fille Rose, 15 ans. Après ma scolarité obligatoire, j'ai réalisé un apprentissage d'employé de commerce dans le domaine bancaire. J'ai ensuite roulé ma bosse à Neuchâtel, Zurich et Lausanne, toujours dans les milieux de la finance. Je suis aussi titulaire d'un diplôme d'économiste. Contrairement à d'autres Jurassiens qui ne reviennent plus au bercail, j'ai choisi de reposer mes valises à Courfaivre en 2001. Le choix du parapente est en fait lié à mon retour dans le Jura.

C'est-à-dire, peux-tu m'en dire un peu plus ?

Volontiers ! Une fois installé dans le Jura, je me suis



La Palma 2025.

dit qu'il fallait trouver une activité. Pourquoi pas le parapente, ai-je pensé, mais sans trop y croire. Pourquoi le parapente ? C'est en fait assez simple : dans les années 90, j'ai effectué un saut en parachute en solo avec extraction automatique. Au moment de m'élancer et compte tenu de ce qui nous avait été dit, j'avais les boules. Quand le parachute s'est ouvert, j'ai adoré cette sensation de planer. J'avais vécu de belles sensations et c'est en repensant à ce moment-là que je me suis alors dit que le parapente pouvait être une bonne solution pour moi.

Dans quelles circonstances as-tu commencé ta formation ?

Je me suis inscrit à un stage d'initiation pendant les vacances de Pâques en 2003 à Jura Evasion. C'est bien connu, une fois que tu as essayé, tu ne peux plus arrêter. Tu en sais aussi quelque chose, hein ? Il y a un côté addictif dans la pratique du parapente. La 3D génère une adrénaline incroyable. En plus, il y avait une bonne équipe qui volait à cette période. Il y avait des Moutier. Je ne me souviens plus de tout le monde. Mais il y avait Olivier Bart, l'Aldo, Rémy Laporte, les deux frangins Dreier et aussi Marie Walther. C'est Fred Lovis qui dispensait la formation et Fabien Maillard officiait comme aide-moniteur. J'ai passé mon brevet l'année suivante à Wolfenschiessen. C'était d'ailleurs assez épique. La veille de l'examen, j'étais au Chant du Gros. J'y suis retourné le lendemain de mon examen pour fêter.



Maroc 2006.

Une fois le brevet en poche, quel a été ton parcours de parapentiste ?

J'ai un parcours classique avec notamment beaucoup de voyages à l'étranger avec Fred Lovis et les potes. Le premier a été le Maroc en 2006. C'était génial comme première expérience ! J'ai participé à des voyages jusqu'en 2014. On a fait la Grèce, la Serbie, la Bulgarie, Madère, la Corse, etc. Et puis j'ai mis ces voyages entre parenthèses pour des raisons familiales, tout en sachant qu'un jour je repartirais à l'étranger pour de nouvelles aventures. Donc, il y a ensuite eu la Belgique en 2021, à nouveau la Grèce, la Roumanie et puis, l'année passée, La Palma / Tenerife. Pour moi, les voyages, c'est d'abord la découverte. Il faut se laisser surprendre. Et avec Fred, on faut lui faire confiance même quand la situation semble compromise... Une fois sur place, on a toujours des guides locaux. C'est très bien de pouvoir compter sur les services et les connaissances d'un autochtone. C'est encore plus vrai lorsqu'il n'y a pas beaucoup de structures sur place, à l'image de la Serbie. Le guide t'amène directement où ça vole et ainsi on ne perd pas trop de temps.

Comment pratiques-tu le parapente actuellement ?

J'effectue environ 50 vols par année et je mise sur la régularité. Je n'ai pas pratiqué le parapente en 2022 en raison d'une chute à ski, ce qui m'a valu une double fracture tibia / péroné. J'aime bien skier fort mais je me rends compte que j'ai déjà 53 ans... Depuis tout gosse, j'ai toujours aimé les sensations fortes. À l'époque, c'était le BMX, le skate, etc. Et quand le snowboard a débarqué, on s'y est tous mis.

Quel genre de pilote es-tu ?

Je suis un pilote prudent. Vu mon emploi du temps professionnel, je n'ai pas forcément beaucoup de temps à consacrer au parapente. Cela veut dire que je n'aime pas attendre trois quarts d'heure sur un décollage pour analyser le ciel. Quand cela me semble bon, j'y vais. J'ai



Maroc 2006.

un gros défaut, je n'ai pas de patience en vol. Comme je suis très occupé par mon boulot, je ne passerai jamais une semaine à analyser et à comprendre la météo dans ses moindres détails pour planifier un vol à Fiesch. À l'époque, je volais régulièrement en Valais parce qu'on avait un pied-à-terre là-bas. Maintenant, je fais l'essentiel de mes vols, environ 90%, dans la région. Avec mon travail, je n'ai pas le choix de faire autrement.

Et je crois savoir que tu apprécies beaucoup le marche et vol, n'est-ce pas ?

C'est exact ! Quand c'est possible, je monte à pied au décollage. Je suis d'ailleurs très content de voir que de plus en plus de pilotes utilisent la force de leurs mollets pour aller voler. C'est une démarche saine, même si parfois elle est individualiste. L'évolution du matériel, principalement le poids, n'est évidemment pas étrangère à ce phénomène. Avec les années et compte tenu de l'intérêt grandissant pour le marche et vol, les



Maroc 2008.



Andalousie 2011.

constructeurs de sellette ont beaucoup travaillé sur l'ergonomie des sacs de portage. Parce qu'à l'époque, les sacs se balançaient à gauche et à droite dans le dos. Bof... Que l'on se comprenne bien, je ne fais pas du marche et vol une obsession, mais c'est pour moi la possibilité de bouger et de transpirer un bon coup.

Quel est ton matériel ?

Je possède une Artik 7 depuis novembre de l'année passée. C'est une voile très accessible et sûre de catégorie C. Son poids est de 3,5 kg et son allongement de 6,2. Il est possible de tout faire avec, du marche et vol et bien sûr du cross. Tout est homologué en A et B, à l'exception de quelques paramètres, qui passent en C. Avec les années, j'ai remarqué quelque chose de très intéressant : en fait, plus je vole et plus j'ai envie de « communiquer » avec la voile. Je n'aime pas ou plus du tout les ailes « amorties ». Auparavant, j'avais une voile semi light, une U-Turn de catégorie B+. Au niveau du cocon, j'ai une Lightness 3 de chez Advance. Elle me convient très bien, même s'il y a des cocons plus légers sur le marché. Mais ils me semblent très fragiles. Et comme je n'ai pas toujours le soin requis avec mon matériel... En hiver, je vole avec une sellette Super Radical, sans airbag ni parachute.

De manière générale, quand on vole une C, est-ce que l'on a une fois envie de passer à l'échelon supérieur ?

Non, je suis catégorique ! Je n'irai jamais plus haut. C'est peut-être d'ailleurs la dernière fois de ma vie que j'achète un produit aussi pointu. J'ai choisi l'Artik 7 pour une autre raison : j'ai remarqué, et je ne suis probable-

ment pas le seul à dresser ce constat, que les conditions deviennent de plus en plus ventées dans notre région. Et parfois, face au vent, on a de la peine à avancer. En accélérant avec l'Artik 7, on gagne de la vitesse ! J'avais hésité entre une B+ (la BGD Breeze) et une C basse. La différence est minime.

Quel est ton plus beau vol ?

Franchement, je n'en ai pas. Je me laisse toujours surprendre. Dans ma conception, tous les vols sont beaux. Il y a parfois des situations de vol plus marquantes que

d'autres. L'année passée, j'avais eu la chance de survoler des volcans éteints à La Palma. C'était extraordinaire de se dire que ces volcans étaient encore en activité il y a quelques années. Dans mon esprit, le plus beau vol, c'est toujours le prochain. Actuellement, je suis davantage intéressé par les paysages que par la distance. Cela étant, je ne dirais pas non à un vol de 100 kilomètres, mais je dois bien reconnaître que je ne me donne pas les moyens pour y parvenir.

Tu es l'actuel président du VLI, c'est dire que ton attachement au Club est fort. Dans quelles circonstances as-tu rejoint le comité ?

Dans les années 2010, le comité était composé d'environ 15 membres. Il y avait notamment un membre qui était chargé des relations avec les écoles de parapente et une autre personne s'occupait du delta. Mais en fait, la moitié des membres participait sans avoir de cahier des charges précis. À cette époque, c'est Pierre Arn qui était le président. Matou était caissier et il m'a demandé une fois de l'accompagner à une séance. J'ai tout d'abord donné quelques coups de main pour les comptes et j'ai ensuite été appelé à présenter les comptes lors de l'assemblée générale de 2011 puisque Matou était absent. Et lorsqu'il a voulu démissionner, il m'a fait comprendre que j'étais la personne toute désignée pour lui succéder. Cela s'est donc fait tout naturellement. J'ai donc été officiellement élu caissier en 2014. J'ai fait ce job jusqu'en 2022 et depuis là, je suis président.

Tu aurais aussi pu devenir président plus rapidement...

Quand Fonzi avait repris la présidence en 2017, on m'avait déjà proposé le poste. Mais comme j'étais conseiller général dans ma commune de Haute-Sorne,



Belgique 2021.

ce n'était pas possible. Je ne pouvais pas tout faire, même si le travail de président ne demande pas forcément plus de travail que celui de caissier. À l'époque, Fonzi avait dit qu'il était d'accord pour quatre ou cinq ans. En 2022, quand j'ai été élu, j'ai aussi dit que je ne m'engageais pas pour dix ans.

En quoi consiste le job de président du VLJ ?

L'activité est très intéressante. Il y a de bons côtés avec une belle marge de manœuvre pour faire tourner la boutique. D'autres missions sont moins gratifiantes, il ne faut pas se le cacher. Le comité s'est réduit et ce n'est pas plus mal. Le fait d'être moins, c'est l'assurance d'aller à l'essentiel et de trouver des consensus plus rapidement.

Depuis ta prise de fonction en 2022, quels ont été les gros chantiers ?

Le gros dossier a été l'instauration d'un système de cotisation distinguant les membres actifs et passifs. Cela a engendré des petites crispations. Le VLJ compte beaucoup d'anciens pilotes qui ne pratiquent plus. J'ai conduit ce projet avec Matthieu Geiser, notre ancien caissier. Et puis, il y a eu l'organisation du 50e. Un comité spécial s'était mis en place après l'assemblée générale de Moutier et il y a eu vraiment un travail extraordinaire qui a été réalisé sous la présidence de Virginie Aubry. Encore merci à elle ! Le nouveau logo nous a également passablement occupés. En fait, le gros boulot de président, c'est la gestion des affaires courantes. Maintenant, le gros défi, c'est assurer la relève du VLJ. Je remarque qu'il est de plus en plus difficile de mobiliser les gens.

Hormis le renouvellement du comité ces prochaines années (n.d.l.r. : ce qui n'est pas une mince affaire...), quels sont les dossiers chauds ?

La gestion des balises constitue un gros dossier. Il y a un véritable enjeu. Cela évolue très vite et il s'agira pour le Club de trouver une solution pérenne. Nous devons également soigner les relations avec les propriétaires de terrains. C'est de mon point de vue un autre sujet sensible. Nous connaissons parfois des situations un peu plus tendues avec les riverains. Dans les aspects plus réjouissants, c'est le passage d'un responsable unique de l'entretien des sites à de nombreux gestionnaires de sites. L'idée de base est très bonne et cela responsabilise davantage les membres qui ont accepté de s'occuper d'un ou de plusieurs sites. Nous ferons bien sûr un bilan après cette saison. À un moment donné, je pense qu'il faudra quand même trouver un superviseur.

Quand on évoque le VLJ, peut-on parler d'une grande famille ?

Grande famille, c'est peut-être exagéré. Ce que je trouve génial au VLJ, c'est le mélange des générations et c'est très enrichissant. Pour nous les anciens, c'est une grande valeur et c'est la preuve que l'on peut avoir des relations sportives et sociales avec les plus jeunes. Finalement, on fait toutes et tous la même chose et outre la pratique du parapente, on a toutes et tous les mêmes centres d'intérêt : la nature et le grand air des montagnes. Pour parler plus spécifiquement de l'avenir du VLJ, il suffirait qu'un ou deux jeunes s'investissent dans le comité. Il est important de rajeunir le comité. Le VLJ doit maintenir les acquis et avoir de nouvelles idées. Je pense qu'il y a encore beaucoup à faire. Je remarque aussi que le potentiel de développement de la communication est grand.



Grèce 2010.



Roumanie 2023.



Serbie 2009.



La Palma 2025.



Grèce 2024.

Et puis, le gros défi, ce sera l'introduction du Flarm, projet intitulé FASST-CH. Dans un premier temps, c'était prévu pour début 2028 et puis, à la lecture du SwissGlider (édition mai – juin 2026, page 9 pour celles et ceux qui aimerait avoir davantage de détails.), on apprend que ce sera pour mi 2027 avec une période de transition d'un an. Là, on touche clairement un gros point sensible du vol libre. Quel est ton avis sur cette question ?

Avec ce système, c'est toute la définition du vol libre qui est remise en cause. Dans un sens, c'est une atteinte à notre liberté. Certes, il y a toujours plus de licenciés en Suisse, mais là, je pense que l'on va trop loin. Pour quelqu'un qui n'a jamais eu de numéro sur sa voile, tu vois ce que j'en pense... Il y a aussi une question de coût. Il y a bien des pratiquants qui n'ont pas beaucoup de moyens et cette technologie est onéreuse. De toute façon, on n'aura pas le choix...

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), avec le soutien de notre fédération, a récemment effectué des contrôles dans l'Oberland bernois. Ils ont porté sur plusieurs aspect, dont les licences et les immatriculations de nos aéronefs. L'information a été relayée par la FSVL, sans préciser l'endroit où les fonctionnaires de l'OFAC ont débarqué. Il pourrait bien s'agir d'une localité commençant par L... Qu'en penses-tu ?

Très honnêtement, et cela n'engage que moi, cela s'inscrit dans l'évolution de la société. Il faut tout contrôler pour se donner ainsi les moyens de légiférer en cas de pépin. Je suis convaincu que ces contrôles sont motivés par les nombreux accidents mortels de l'année

passée (n.d.l.r. : la Suisse a enregistré 13 accidents mortels de parapente en 2025, sur un total de 17 décès impliquant l'ensemble des sports aériens de vol libre, incluant le deltaplane et le speed-flying). Quand on parle de contrôles, on devra peut-être bientôt effectuer un test d'alcoolémie avant de décoller... Notre responsabilité en tant que Club, ce serait de rappeler aux membres à quoi ils s'exposent en cas d'infraction, même si les éventuelles sanctions financières, voire pénales, ne sont pas de notre ressort.

Selon toi, quelle est la cote de popularité de notre activité dans la région ?

Je m'avance peut-être un peu, mais je pense que 99% de la population considère que nous faisons une belle activité. Certes, il y a toujours quelques brebis galeuses égarées du droit chemin. Il me semble qu'on a bonne presse dans notre région. Cela tient peut-être aussi au fait que nos sites ne sont pas engorgés, comme c'est le cas au Weissenstein lorsque les conditions sont bonnes. Mais il faut rester vigilant. Ce qui m'inquiète, c'est de voir parfois des écoles alémaniques débarquer en nombre au mépris de certaines règles de bon voisinage avec les propriétaires de terrains.

Question plus personnelle et qui a trait à l'avenir du VLJ. Tu as émis le souhait de passer la main lors de la prochaine assemblée générale début 2027. Pour l'heure, les candidats éventuels à ta succession ne se bousculent pas au portillon...

J'espère évidemment trouver quelqu'un ! Si un oiseau rare sortait du bois, bien sûr que je l'épaulerais la première année. Je suis évidemment d'accord de fonctionner en binôme. Je rassure tout le monde, je ne vais pas claquer la porte. Il faut une transition en douceur. J'aimerais aussi dire que gérer le VLJ, ce n'est pas diriger une entreprise de 1000 personnes...

Projetons-nous dans 20 ans... Comment vois-tu le VLJ ?

Toujours aussi grand ! Je constate un engouement intact pour le vol libre, malgré les futures restrictions. Cela reste un sport individuel. Dans le Jura plus spécifiquement, on a la chance d'avoir inscrit les sites dans le plan directeur du canton. Le VLJ a un très bel avenir, surtout quand on voit l'arrivée des jeunes. À cet égard, il fut un temps où la moyenne d'âge des membres était plus élevée. Les jeunes sont dynamiques et il faut désormais les impliquer pleinement dans la vie du VLJ.

Propos recueillis par Daniel Bachmann

