

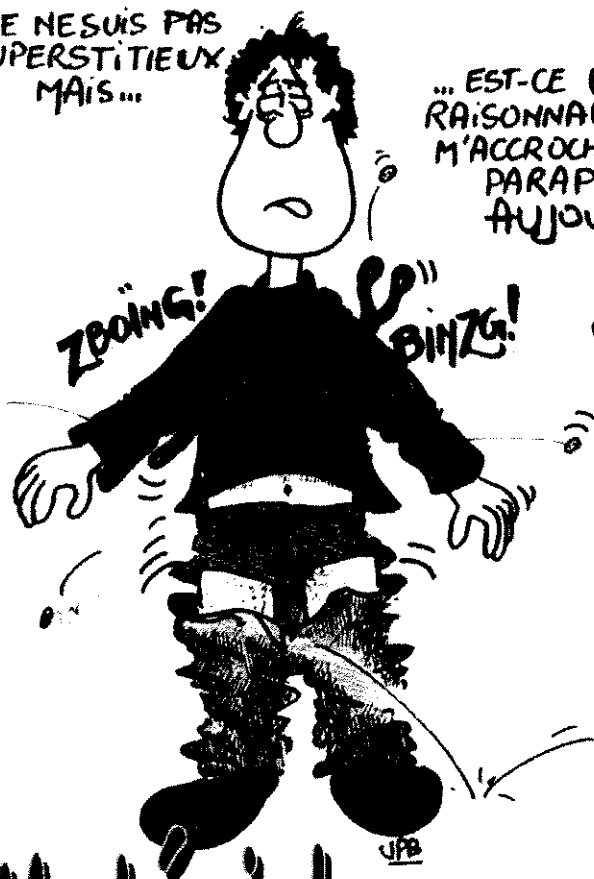
# PYUUFOS

Printemps  
N°6

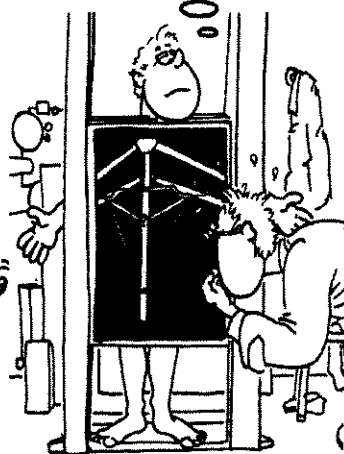
Avril 2002

JE NESUIS PAS  
SUPERSTITIEUX  
MAIS...

... EST-CE BIEN  
RAISONNABLE D'ALLER  
M'ACCROCHER SOUS UN  
PARAPENTE  
AUJOURD'HUI ?



Docteur, rassurez  
moi... tout va bien?



# Matériels et pratiques

# Hé dites Ho!

Imaginez-vous à l'été 2002. Nous sommes le 1er Juillet, vous venez de recevoir le PVL info n°7 dans votre boîte aux lettres. Heureux, vous vous empressiez d'ouvrir ce petit trimestriel tant attendu. Mais oh surprise, il est vide ou presque... d'article. Alors messieurs, mesdames les biplaceurs prenez vos plumes et n'hésitez pas à nous coucher sur papier vos plus belles histoires de biplaces. Difficile autrement de ne pas vous jeter la pierre!

La parenthèse est fermée. Retournons à notre époque. L'été n'est pas là, mais le printemps à enfin pointé le bout de son nez. Il est temps pour moi, de vous rappeler quelques petites règles avant le grand « Saut ». C'est également l'occasion d'aborder des dossiers techniques sur les problèmes d'assurances, les rigides, les parachutes de secours, la porosité, ou encore le pliage de l'aile. Le vol libre n'aura plus aucun secret pour vous. Fort intéressant également les récits de nos amis volants sur les situations d'incidences de vol, et le retour inoubliable de Jeannot en 2 roues!

Enfin si vous souhaitez savoir ce qui c'est passé ces trois derniers mois, feuilleter les dernières pages du PVL. Pour certains elles évoqueront de bons moments, pour d'autres peut être le regret de ne pas avoir été présent.

## Les thèmes futurs:

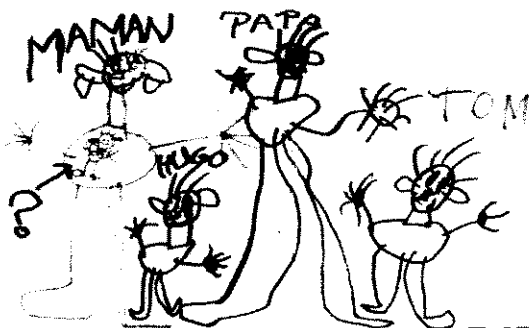
- ✓ le vol en biplace PVL n°7 (l'approche, la formation, meilleur vol, pourquoi ressent-on le besoin de faire partager le vol libre...). Confiez moi vos articles, vos sensations... Pour eux, pour nous, pour vous, pour le plaisir d'être lu, pour la pérennité de cette nouvelle formule qui semble vous avoir séduit, faites un petit effort de narration.
- ✓ Séjours et bons plans PVL n°8 Vous voulez nous faire partager votre séjour. Détaillez nous l'endroit, les vols, les bonnes adresses, et la personne chez qui vous avez séjourné.
- ✓ Ma première fois, premier vol, premier biplace, premier arbre, première frayeur, premier cross, premier beau vol; Racontez nous avec émotion cette première fois.
- ✓ Vos vols insolites (racontez-nous un événement drôle ou unique)... Je me suis posé dans un champ de génisses, des gens bizarres m'ont pris en auto stop, mon vêtement s'est déchiré au décollage, je me suis retrouvé presque nu, mon passager a été très très malade. j'ai volé avec un rapace, j'ai vu la gloire du pilote... Faites nous partager vos anecdotes.

Alors à vos plumes ou vos disquettes: [info.ecole@poupetvollibre.com](mailto:info.ecole@poupetvollibre.com)

Club poupet vol libre, 9 rue du Poupet, 39110 Saint Thièbaud.

Patrice Cauquil sera le rédacteur en chef du PVL info n°8 de septembre 2002 pour une mission intérim de courte durée. Objet: mon remplacement pendant la période maternité. Sujet à mettre en page: « Séjours et bons plans ».





Auteurs des articles déjà contactés:  
faire un suivi de leur travail. Maquette du journal préconstitué, sur le modèle de PVL n°4. Si vous souhaitez donner un coup de main à Patrice merci de me contacter dès maintenant au:

03 84 73 27 42

info.ecole@poupetvöllibre.com.

# Some' Air

Rédaction, mise en page: Agnès Chauvin  
Couverture: Budillon  
illustrations intérieures: Axel Bauer, Budillon

Pages 2 et 3

Edito

Pages 4 et 5

Reprise infos

Page 6

Le maux du mois

Pages 7 à 31

Dossier du mois

- ✓ J'ai osé le faire...
- ✓ Stage PIV jeunes de—de 21 ans
- ✓ Le secours: mode d'emploi
- ✓ Les problèmes d'assurance
- ✓ Révision d'un parapente: pourquoi, comment?
- ✓ En double page: calendrier club 2002
- ✓ Pliage de l'aile: mode d'emploi
- ✓ L'Atos, aile de folie
- ✓ L'Exxtacy
- ✓ La récup en 9 façons
- ✓ Une histoire de 2 roues peu ordinaire

Pages 32 et 33

Ailes et vous racontent...

Pages 34 et 35

L'agend'air 2002

Page 36

Potin et piapias

Page 37

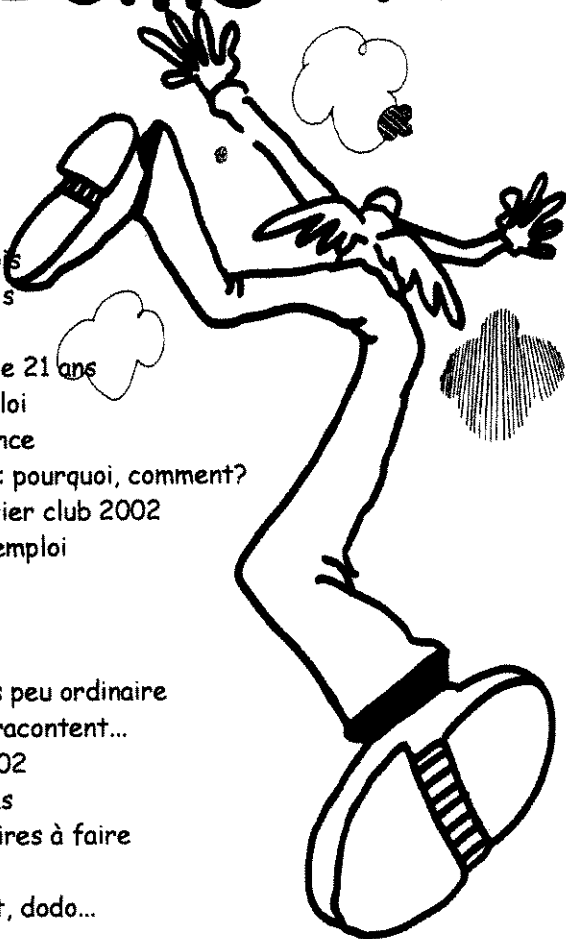
Rubrique affaires à faire

Pages 38 et 39

coups de pub!

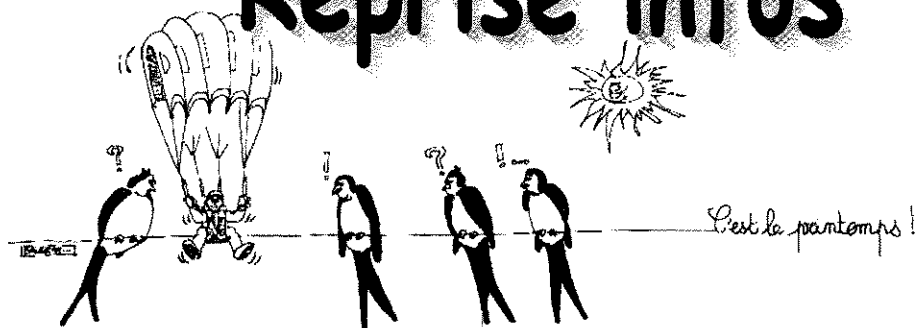
Page 40

Rogallo, boulot, dodo...



BAUER.

# Reprise infos



Enfin le retour du printemps, ses fleurs, ses oiseaux, ses rhumes des foins, ses thermiques, et ses amours, la vie quoi! Mais attention l'hiver à été long, alors méfiez-vous de vos pulsions. Pour la majorité d'entre vous, la reprise s'effectue à cette période. Il convient de vous rappeler quelques règles pour vous lancer dans les airs dans les meilleures conditions.

## Pour vous:

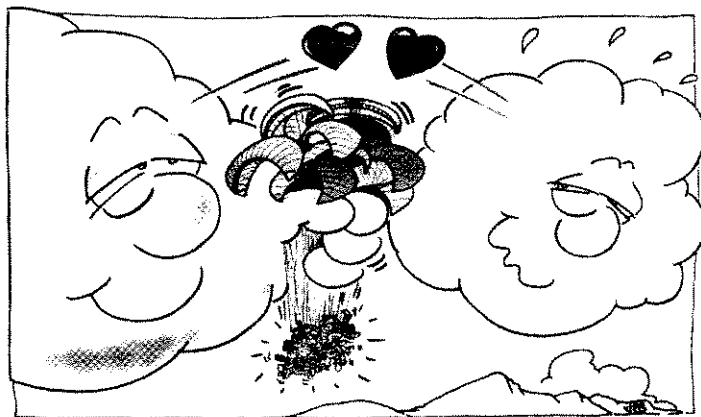
- ✓ Pensez à vous assurer en responsabilité civile aérienne. Le club délivre la licence assurance de la fédération (cette licence est remise accompagnée de la cotisation club voir tarifs dans PVL info n°5). Il existe d'autres assurances telles que celles du Vieux campeur, de la CAF ou autres (dossier matériels et pratiques dans ce PVL). La licence FFVL n'est conforme qu'en présence d'un certificat médical d'aptitude à la pratique du vol libre. Vérifiez la validité de votre certificat.
- ✓ Pensez à faire un bilan de vos compétences. Après 6 mois d'interruption de l'activité un passage en pente école n'est pas négligeable. Il vous permettra de reprendre vos repères avec Une ou Votre aile. Les réflexes reviendront vite. Mais deux précautions valent mieux qu'une: les erreurs en pente école feront moins de dégât que celles sur un décollage.
- ✓ Evitez la reprise dans des conditions extrêmes qui généreront le stress (fortes activités thermiques, site inconnu, euphorie de groupe, matériel nouveau...).

## Pour les autres:

- ✓ Les routes des sites sont étroites et sinueuses. Roulez doucement, évitez les situations extrêmes.



- ✓ Certains accès aux décollages traversent des propriétés ou des pâtures. N'oublions pas qu'avant d'être des volants nous sommes des êtres humains. Pensez à refermer les barrières des pâtures aux animaux. Evitez de traverser, de faire demi tour, ou de garer votre véhicule sur les aires d'atterrissage. Ce sont avant tout des surfaces de cultures fourragères (Important: voir l'article de la rubrique « le maux du mois » en page 6 concernant la modification de certains atterro). Amis volants, le terrain de la Chapelle est bordé d'une clôture sur le coté sud. Soyez vigilant en approche.
- ✓ En vol, n'oubliez pas les règles de sécurité (priorité, respect des distances de sécurité, respect des autres en vol...). Ressortez votre PVL info n° 3 chapitre rappel des priorités.
- ✓ Au printemps et en été évitez les atterrissage hors terrains officiels. Pour la plupart les terres sont en cultures. Si l'hiver vous préférez opter pour des champs à proximité des routes (pour le pliage au sec), reprenez dès maintenant le réflexe des posés sur terrains officiels. Pliez votre aile sur les aires aménagées à cet effet. Et si par malchance vous êtes amené à poser au milieu d'une culture, évitez le massacre, frayez-vous le chemin le plus petit pour en sortir. Pliez sur un terrain dégagé. Si vous êtes l'auteur d'un quelconque dégât, n'hésitez pas à en avvertir le propriétaire (et vous en excusez poliment) ainsi que le club car votre licence assurance prendra le relais, si nécessaire.



Avec tous ces conseils, je ne peux que vous souhaitez une bonne saison de vols. Que le vol libre vous procure cette année encore tous les plaisirs que vous souhaitez.

# Le maux du mois

## Maïs Juratransgénique (Eric Chauvin)

Tous ceux qui sont déjà venus voler au Poupet cette année on pu remarquer que le terrain de Croix Mérin était partiellement labouré. Pas cool...

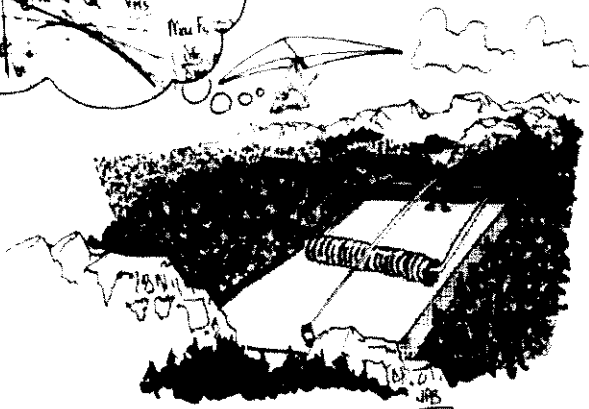
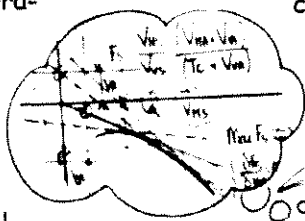
Mais vous n'êtes pas au bout de vos surprises.

Il s'agit en effet d'une plantation de maïs transgénique! Comme vous le savez tous, ce genre de culture est un sujet à controverse. Heureusement c'est une culture expérimentale, donc qui ne devrait vous concerner qu'une saison.

A cause des risques d'arran-

nismes anti-OGM, le Nous aurons une tolérance mini de 50m sol. Il faudra mieux ne pas se poser dedans car cela pourrait être mal vu, voir même vous coûter très cher (sans compter les poursuites pénales). Et si par malchance, vous êtes proche d'un parti politique plutôt écolo, là vous risquez gros (voir José Bové). Mais tout ceci n'est rien comparé aux risques d'inhalation

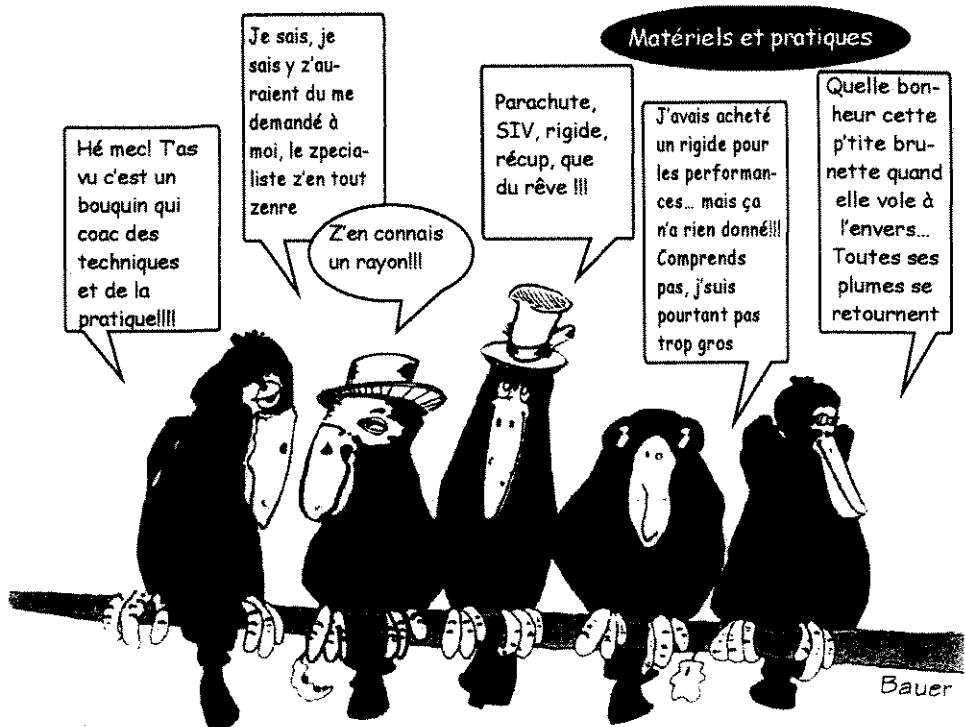
chage sauvage par les organisme sera très surveillé. rance de survol mais à une



des pollens de maïs au moment de la floraison (essentiellement durant la première quinzaine de Juillet). Les risques sont importants même si les autorités sanitaires refusent de le reconnaître. Pour en savoir plus sur cet événement vous pouvez consulter le site d'information mis en place par le ministère de l'agriculture [www.info-pop-corn.com](http://www.info-pop-corn.com)

Et comme un problème n'arrive pas seul, je vous informe que l'atterro Grange Feuillet (de la cote) est aussi labouré sur sa moitié coté Salins. Là il y poussera bientôt une vigne. Ici pas de problème de pollen, mais les pieds de vignes sont plutôt inhospitaliers pour nos parapentes et puis la vigne c'est une culture pérenne. Enfin on pourra se consoler à l'automne en goûtant quelques

★ grappes de raisins et en arrosant nos cross au vins du pied de la Cote ( blanc où rouge le mystère existe encore).



### J'ai osé le faire... et je ne sais pas pourquoi j'en ai parlé à Poupet! (par Hervé Stortz)

J'étais allé me perdre dans un coin où quasiment personne ne me connaissait. Le temps était superbe, la zone d'atterrissage très vaste, le vent nul, bref toutes les conditions étaient réunies pour que cette envie stupide me revienne à l'esprit.

J'étais à environ 100 m sol quand, allez savoir pourquoi, je me suis dit que c'était le bon moment. J'avais déjà regardé des démonstrations d'ouverture de secours et je dois bien reconnaître que cela me faisait gamberger depuis pas mal de temps. J'avais tout entendu: tu tires la poignée, tu secoues vaillamment ce qui s'échappe, tu tires les B, tu..., et sur-tout tu...

J'avais tout cela dans la tête lorsque j'ai tiré sur la poignée.

Bon au début pas de problème, le tissu qui se déplie fait un joli bruit. J'ai ensuite l'impression qu'une force me tire vers l'arrière, en me retournant je constate que mon parachute est ouvert.

C'est à partir de ce moment précis que j'ai commencé à me dire que je ne savais toujours pas replier mon parachute, mais en plus je me rendis

compte que mes repères habituels avaient changé. En effet dans un premier temps, j'ai vu le sol devant moi, j'ai attrapé les B au niveau des maillons des élévateurs et j'ai tiré. A ce moment, bizarrement ma Sigma s'est mise à ruer, ça secouait généreusement, au point que j'ai fini par tout lâcher en me disant que de toute façon cela ne pouvait pas être pire...

Effectivement je me suis retrouvé entre un parachute bien ouvert et une voile qui ne demandait qu'à voler\*, c'était déjà beaucoup pour moi... et surtout je n'en demandais pas tant!

J'ai laissé en l'état jusqu'au sol. Je ne peux pas dire que je me suis posé comme un papillon, mais ça aurait pu être pire.

En conclusion: lorsque l'on tire la poignée du secours..... Il s'ouvre. Pour le reste, je dirais seulement qu'un petit stage ne m'aurait sans doute pas fait de mal...

*\*NDLR: figure appelée effet miroir.*



### Stage SIV pour les jeunes de—de 21 ans (Marie Durllet)

La FFVL m'a envoyé une lettre me proposant un stage PIV pour les moins de 21 ans, pendant le week-end de Toussaint : 3 jours pour 700 F nourri logé et avec Matthieu de Quillacq. Depuis un moment, je me disais qu'un SIV pourrait me permettre de découvrir des sensations que je ne faisais qu'imaginer et peut-être lever certaines appréhensions qui naissent forcément. Alors, pourquoi pas sauter sur l'occasion ! Ce n'est vraiment pas cher (plutôt bien pour mes petites finances). Ça peut-être sympa de rencontrer d'autres jeunes qui font du parapente (non, je n'ai rien contre les « plus vieux », mais...) et qui viennent un peu de toute la France (effectivement, il y en avait des Pyrénées, des Alpes bien sûr et plusieurs des Vosges). En plus, c'est encadré par celui qui s'occupe du Pôle Espoir de Barcelonnette, ce qui peut être intéressant.

Ainsi je me retrouve à Talloires (à côté d'Annecy) le jeudi soir. Installation et premier briefing : présentation de Matthieu et de Pierre-Olivier (qui, d'ailleurs, a appris au Poupet) et de chaque participant. Il y a vraiment de tous les niveaux : de celui qui vient d'avoir son brevet mais a volé très peu, à celui qui fait de la compet' depuis plusieurs années et qui vole depuis presque 10 ans. On est 16 dont 5 filles ! Des jeunes du groupe de Barcelonnette, et d'autres que Matthieu connaît, ont profité

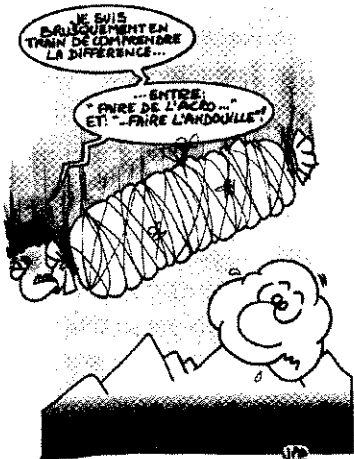




de l'occasion pour faire quelques manœuvres, ce qui va nous permettre de voir du beau spectacle (tonneaux barriqués, 360 asymétriques, décros, vrilles, SAT...). Puis Matthieu explique ce qui va se passer, ce que peut apporter un stage SIV, les règles de sécurité... Enfin, chacun décide ce qu'il veut faire pour chaque vol en fonction de son niveau et de ce qu'il recherche : Matthieu n'impose rien et nous permet de faire tout ce que l'on veut. Cependant, il veut pour le premier vol que chacun voit bien les fermetures asymétriques avec maintien de cap et se laisser partir sur  $\frac{1}{4}$  puis  $\frac{1}{2}$  ou même 1 tour et sortir en maintenant son cap. Cela nous permet d'avoir un programme fait pour les premiers vols et de se rendre compte de ce qu'on peut faire en un vol, en fonction de la durée, mais aussi psychologiquement. Et, de toute façon tout le monde était d'accord pour bien travailler les asymétriques.

La météo ne nous a pas gâté car le vendredi et le samedi, mer de nuages sous le déco ou même au niveau du déco donc impossible de voler le matin. Joli Annecy quand on ne voit pas le lac ! Mais on a pu tout de même faire, chaque jour, trois vols l'après-midi.

Donc, premier matin, attente sur le déco dans la purée de pois et dans la fraîcheur. Les appréhensions, avant le premier vol, grandissent. Dans l'après-midi, on peut enfin décoller. Tout le monde commence les asymétriques en osant pas trop. Je prends d'abord deux suspentes et tire un peu timidement. Matthieu me motive à la radio et je recommence mais ce coup-ci plus franchement, allez ! Bon, ça ferme bien, mais je maintiens le cap. Puis, il me dit de me laisser partir sur un tour, direct. Heureusement qu'il avait dit qu'on y allait progressivement d'abord  $\frac{1}{4}$  puis  $\frac{1}{2}$  tour ! Mais, je suis là pour apprendre un peu quelques choses et je le sens bien, alors, j'y vais franchement, je maintiens la fermeture, me penche du côté fermé, ça part tranquillement puis après un  $\frac{1}{2}$  tour ça se met à engager plus franchement, je garde un peu puis relâche, ça rouvre tranquillement et,  $\frac{1}{4}$  tour après, j'ai repris le vol droit.



OK, plutôt rassurant. J'en refais quelques-unes, quelques wings et je vais me poser. Bonnes impressions après ce premier vol. Il y en a plein qui sont contents de ce qu'ils ont fait : ils ne pensaient pas oser faire ça avant la fin

du stage. Les vols suivants, je refais quelques asymétriques pour bien rouvrir et reprendre le cap que je veux, important pour éviter d'ouvrir et de se retrouver à aller droit sur la falaise. Cependant, je n'ai pas fait de fermetures accélérées, quelque chose à voir pour une prochaine fois. Je fais aussi des manœuvres d'évitement, des frontales, travail de basses vitesses. Le dernier vol de la journée, Matthieu a décidé de nous laisser faire notre vol sans qu'il nous parle, sauf bien sûr s'il y a problème. On se rend alors compte que, sans qu'on nous motive à la radio, les manœuvres sont moins vite enchaînées et pour certains moins franches aussi. C'est plus impressionnant, on se sent plus seul, peut-être un peu plus en situation réelle. Et puis, on se fie plus à nous puisqu'il n'est plus là pour te dire tout ce qu'il faut faire, on se rend mieux compte du moment où doivent être faites les actions. Mais, à ce moment, je faisais un départ en négatif et, comme il ne me motivait pas à la radio, je n'ai pas osé descendre la main assez bas.

Première journée qui a plu à tout le monde. On partage nos impressions et nos différentes expériences puisqu'au fur et à mesure, on fait de plus en plus connaissance. Pendant cet après-midi, celui qui vole depuis dix ans a décidé de travailler le décrochage, après avoir fait une ou deux asymétriques. Cela a certainement donné cette ambiance de groupe qui poussait quelque peu à aller assez loin, beaucoup plus loin que certains avaient prévu. La plupart ont décidé le lendemain de retravailler un peu les exercices qu'ils venaient de faire, mais aussi décros, vrille. Pour certains, Matthieu a dit qu'il préférerait qu'ils y aillent plus progressivement, car le saut était assez grand, aux vues de leur niveau. Chacun a prévu son programme comme il le voulait avec quelques conseils de Matthieu.

Ce lendemain, j'ai fait les B avec phase parachutale : très physique, j'ai dû me pendre sur les B pour réussir à les tirer et je n'ai pas bien réussi à sentir cette phase parachutale. Puis, j'ai refait des départs en négatif en le trouvant bien ce coup-ci. Enfin, sauf une fois, où j'ai gardé la main trop longtemps en bas et je suis partie pour un tour de vrille à plat. Je ne m'y attendais pas à ce moment-là, mais j'ai compris tout de suite ce qu'il m'arrivait et j'ai relevé la main tranquillement et j'ai contrôlé l'abattée. Je pense que je n'aurais peut-être pas réagi aussi bien au début du stage. J'ai aussi prévu un décrochage puis un autre pour confirmer. Encore une appréhension avant le déco. Je m'étais fait toute une idée du décro, avec ce que j'en ai entendu dire et parce que c'est impressionnant à voir. D'ailleurs, j'espérais lever cette image et mettre de réelles sensations à la place en faisant ces décros. Matthieu me motive bien à la radio, je relève doucement les mains puis contrôle l'abattée.



Impressionnant de voir la voile en chiffon au-dessus de sa tête et tout ce bruit de tissu ! Mais, je baisse les mains, je sens ma voile partir derrière et je me sens tirer d'un coup derrière, je maintiens (pas de problème, j'ai compris qu'il fallait maintenir, on me l'a dit tant de fois et Matthieu me le répète), puis, quand peux mettre enfin des sensations à la place des idées. Je le refais une deuxième fois sans que Matthieu me parle, je n'arrive pas à retenir une main qui remonte un peu, je la redescends aussitôt ce qui permet de stabiliser, puis je relève les mains. Je finis le vol par des wings. Ce sera un vol où j'aurai bien appris, en sensations, en confiance, quoique j'aie aussi beaucoup appris avant, peut-être en m'en rendant moins compte, mais, c'était, tout aussi si ce n'est plus, utile.

Pour les autres qui ont tenté le décro, certains ont relâché trop tôt et dissymétriquement, ils sont sortis avec de grosses abatées et des fermetures. Mais, ils ont fini par en sortir. Cela leur a permis de prendre conscience que tout ne se passe pas toujours très bien. Ils devenaient très sûrs d'eux et croyaient tout savoir faire, alors qu'ils n'en étaient pas là.



Le dernier jour, on est plusieurs à avoir fait une ouverture de secours. On trouve facilement la poignée ! Et puis, ça descend moins vite que je ne pensais ! Et l'eau n'était pas si froide pour un mois de novembre ! Finalement, quand je suis rentrée en train ma voile n'était pas sèche. Mon sac était bien lourd avec la sellette trempée et heureusement qu'il était à peu près imperméable ! Il était joli mon petit studio de 15 m<sup>2</sup> pour faire sécher ma voile !

Mais, finalement, je trouve que je me sens plus apte à réagir en cas de problème, comme je l'ai vu avec le tour de vrille non prévu. J'ai enlevé le côté mythique que j'avais du décro. J'ai un peu plus confiance en moi et en ma voile. Mais, il reste des choses que je voudrais voir, comme les asymétriques accélérées, refaire des décros... Et je n'oublie pas que j'avais fait cela avec ma petite Epsilon 3 et pas une voile compet'. Enfin, je suis partie avec pleins d'adresses un peu partout si je passe !

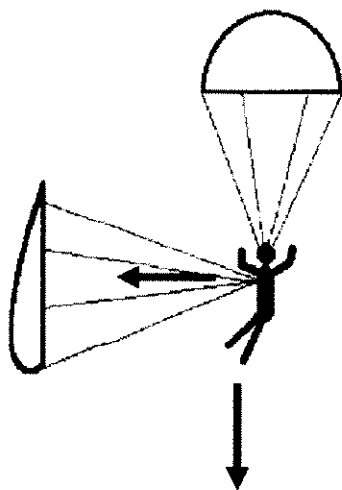
## Parachute de secours: Quelques généralités bonnes à savoir (Eric Chauvin)

Le temps d'ouverture varie en fonction de la surface du secours et de son volume (plus le secours est petit plus il se remplira vite). Mais un pliage incorrect ou une mauvaise gestuelle peut vous faire perdre de précieuses secondes (en résumé, ça ne sert à rien d'avoir le parachute le plus rapide s'il est mal plié ou si vous ne trouvez pas la poignée).

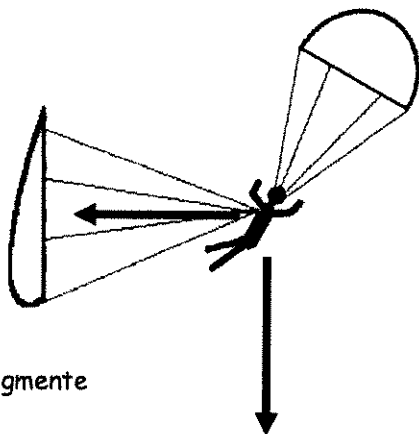
La vitesse de descente varie selon les performances du modèle et est proportionnelle à sa surface. Plus il est grand moins vous chuterez vite. Mais la vitesse de descente peut se dégrader si votre secours s'incline (mise en miroir; voir schéma 1) à cause d'une stabilité insuffisante.

La stabilité est directement liée à la forme et à la conception du modèle. Les plus stables sont les triconicals et les doubles coupoles. On peut améliorer la stabilité en neutralisant le parapente pour qu'il ne se mette pas en miroir.

### EFFET MIRROIR: EXPLICATION



1: Sous l'effet de la RFA, qui s'applique horizontalement, le secours s'incline ce qui augmente la vitesse verticale



2: La vitesse verticale augmente, la RFA augmente, ce qui incline encore plus le secours. La vitesse verticale augmente encore...

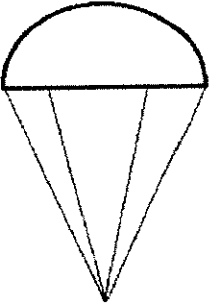
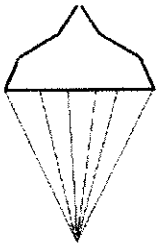


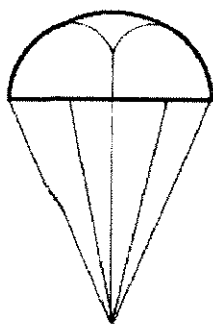
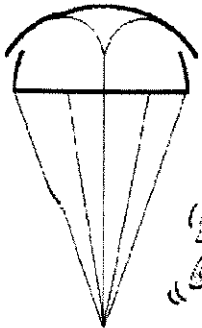
Le poids et l'encombrement sont fonction de la surface de tissu et des matériaux employés. Nos secours sont plus légers que ceux des parachutistes. Ils ne sont pas prévus pour subir des ouvertures répétés à haute vitesse, car ils sont construits en matériaux plus légers.

Le pliage est variable d'un modèle à un autre et même pour un modèle identique distribué par des marques différentes. Normalement il vous est fourni un manuel de pliage avec votre parachute, n'oubliez pas de le réclamer pour un achat d'occasion. Les constructeurs recommandent un pliage tous les 3 mois. Peu d'entre nous le font aussi souvent (sauf peut être Raph\*). Une fois par an c'est un minimum. La fréquence des aérations / pliages est plus bénéfique sur le temps d'ouverture que le pliage en lui même.

*\*pas de problème Raph j'ai déjà prévenu mon avocat!*

Tableau récapitulatif des différentes catégories de secours sur le marché du Vol Libre

<p>Simple coupole hémisphérique</p> 	<p>Première génération de secours apparus sur le marché, directement inspiré des parachutes de secours du parachutisme</p>	<p>Simple au pliage Pas cher en occasion car ancien (entre 75 et 150€)</p>	<p>Ancien Plus encombrant Plus lourd Performance et stabilité moyenne Prévoir adaptation pour parapente 1 seule taille</p>
<p>Simple coupole triconical</p> 	<p>Deuxième génération de secours développé spécifiquement pour le delta Forme originale en 3 segments de cônes</p>	<p>Très simple au pliage Prix abordable en occasion (entre 150 et 230€) Bonne stabilité Encombrement raisonnable</p>	<p>Prévoir adaptation pour parapente 1 seule taille (donc taux de chute plus fort en haut de fourchette de poids)</p>

<p>Simple coupole Pull down Apex</p> 	<p>Troisième génération de secours développé spécifiquement pour le delta et le parapente en vue d'améliorer le temps d'ouverture et de réduire l'encombrement et le poids</p>	<p>Les moins chers des parachutes neufs (entre 480 et 820€) Occasions entre 230 et 400€. Les plus courants en occasion Faible temps d'ouverture. Léger et peu encombrant Pliage simple à moyen selon marque Plusieurs tailles dont 1 biplace</p>	<p>Stabilité moyenne à faible Taux de chute plus fort en haut de fourchette de poids (attention aux tailles)</p>
<p>Double coupoles Pull down Apex</p> 	<p>Dernière génération de secours développé pour le parapente pour améliorer la stabilité</p>	<p>Stabilité bonne à très bonne Taux de chute faible Temps d'ouverture faible Plusieurs tailles dont 1 biplace</p>	<p>Les plus chers des secours neufs (de 600 à 890€) Pas encore très courant sur le marché de l'occasion et encore cher (entre 400 et 620€) Pliage compliqué Selon marque poids et volume élevé</p>



## Problème d'assurance en vol libre, toute un sujet (par Raphaël dorsman)

A partir de l'instant où on se lance dans la grande aventure d'une activité aérienne en général et du vol libre en particulier, on sort du cadre de garanti de la grande majorité des assurances (assurances vies, IJ, perte d'activité, couverture de prêt immobilier...).

Renseignez vous, lisez attentivement vos contrats, demandez des éclaircissements par écrit de préférence.

Pour anecdote, lors de l'achat de ma résidence principale, j'ai signalé au banquier que je pratique le parapente en loisir avec du matériel homologué. Il m'a certifié que l'assurance du prêt couvre bien cette pratique (hors compétition et sous des machines qui ne sont pas des protos). Je lui fais confiance, mais quelque chose me turlupinaît. Je demande à la banque de me confirmer par écrit ce qui m'avait été indiqué oralement. Réponse de l'assurance qui couvre les prêts bancaires (pour cette banque) : les risques liés à la pratique d'une activité aérienne ne sont pas garantis par le contrat.

Cette fois je suis fixé.

Pour les autres assurances vies et IJ que j'ai contracté par ailleurs afin de subvenir aux besoins de ma famille, même to-

Vu la couverture individuelle de l'assurance contractée avec la licence FFVL, je ne peux pas continuer à pratiquer le parapente égoïstement sans penser à la difficulté financière qu'accompagnerait le drame moral de ma famille s'il m'arrivait quelque chose.

Il existe des solutions :

\* arrêter le vol libre car ce serait trop égoïste et irresponsable de ma part.

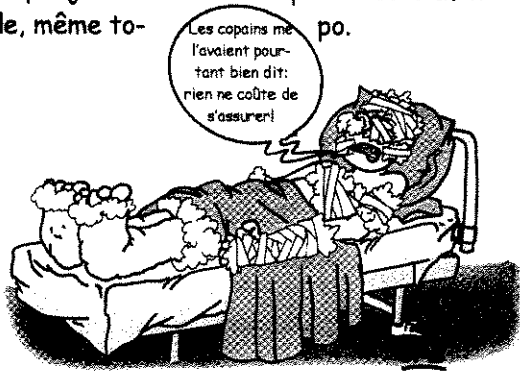
\* prendre une assurance complémentaire spécifique à la pratique du vol libre.

Cette assurance existe, elle garantit un capital et la possibilité d'IJ en cas de décès ou d'invalidité.

La compagnie Franrrea Castany assureur auprès de la FFVL propose de type de contrat.

Autre cas de conscience, concernant la pratique du biplace.

En tant que pilote, rien ne change pour moi par rapport à ma pratique en solo.



En tant que passager, les assurances ne couvrant pas les risques aériens ne répondraient pas en cas de pépin mais la RC du pilote prendrait alors le relais.

En conclusion, a chacun de prendre ses responsabilités, informez vous sur vos assurances, certaines couvrent les risques aériens.

Quel pied de voler librement en toute sérénité ; si si je vous l'assure.

## GMPA assurance prévoyance et famille (document transmit par Bruno Robert)

Bon nombre de pilotes ignorent le contenu exacte de leur couverture d'assurance pour la pratique du vol libre. Tout comme le rappelle Raphaël, n'hésiter pas à demander par écrit les risques couverts surtout lorsque votre assureur vous annonce que le vol libre est inclus. Difficile de trouver un assureur qui prend en compte cette activité classer dans les sports à risque alors quand on en tien un faite le nous savoir. Le problème d'assurance se pose aux volants lorsque leur famille s'agrandit, ou lorsque des biens immobiliers demandes des investissements important. Ci joint ici

une partie d'imprimé GPMA  
(Groupement Militaire de prévoyance

des Armées). Vous pouvez y souscrire en demandant tout simplement une dérogation (si vous n'appartenez pas au groupement militaire)

Pour toutes informations sur leur fonctionnement contacter:

Claude meunier, délégué Régional

1 rue Querret

25000 Besançon

Tel: 03 81 81 17 28

### III - RISQUES COUVERTS

- La garantie couvre tous les risques d'invalidité et de décès. Elle couvre également les risques d'infirmité lorsque le combatant est en service.

**quel que soit le sport pratiqué, à titre militaire ou civil, même compétition amateur, et en particulier les sports de combat, le voile et à moteur, l'alpinisme et le ski, tous les sports marins et sous-marins, la spéléologie, le deltaplane, le parachutisme.**

- en cours de service, en week-end, en vacances, congés ou permis
- dans la profession civile, ultérieurement
- dans le monde entier ; sans aucune restriction ;
- quel que soit le moyen de locomotion ; qu'il s'agisse d'automobile, de moto, d'hélicoptère, d'avion, de sous-marin, parachute, etc. ; qu'il s'agisse d'un véhicule personnel, de service ou de fonction, ou de transport en commun.

### VI - COTISATION STATUTAIRE GMPA ET SERVICES OFFERTS

- Une cotisation statutaire GMPA de 30 F par an s'ajoute au montant de la somme due au titre des garanties souscrites.
- La qualité d'adhérent au GMPA ouvre accès aux services suivants :
  - Assistance.
  - Protection juridique.
  - Prêts d'honneur ou secours du fonds social du Groupement dans des cas sociaux graves.
  - Couverture de prêt (notamment immobiliers).
  - Accès aux divers contrats d'assurance : véhicules, responsabilité civile, multigaranties, etc.
  - Achats par correspondance : réduction de prix significative.
  - Conditions spéciales pour l'acquisition de véhicules personnels.
  - Abonnements de presse à tarifs réduits.
  - Retraite Mutualiste du Combattant.
- La revue « La Prévoyance Militaire » est adressée chaque trimestre aux adhérents (22 F/an). Créée dans l'intérêt général des adhérents, elle constitue le lien permanent entre les membres du Groupement.





## Révision d'un parapente: Mode d'emploi (Eric Chauvin)

### ✓ A quoi sert une révision?

Le parapente est fait de matériaux souples, déformables et parfois fluctuants. C'est pourquoi, ils vieillissent et s'usent irrémédiablement. La révision et le contrôle de votre parapente permet de vérifier si celui-ci n'a pas atteint un point critique (vous mettant face à des risques de rupture), ou si des déformations gênantes se sont produites.

### ✓ Plusieurs critères sont pris en compte lors d'une révision d'aile:

- ✓ Solidité/ sécurité
- ✓ Déformation / calage
- ✓ Usure normale (porosité/ cloisons)
- ✓ Etat général (esthétique)

Une révision tous les 100 vols (ou chaque année) est conseillée.

### 1. Solidité/ sécurité.

#### Résistance des suspentes.

On choisit une ou plusieurs suspentes (en général ligne A ou B basse, ce sont les plus sollicitées). On les charge jusqu'à rupture pour vérifier leur résistance à l'aide d'un peson.

### ✓ Mais comment calcule-t-on la résistance nécessaire et quelle est la limite?

Prenons un exemple: Un parapente homologué intermédiaire, taille médium de marque X ayant une fourchette de PTV de 80/100 kg. Il doit résister à une charge de 8G (8x la charge maxi) soit 8 par 100 = 800 kg pour être dans la norme de l'homologation actuelle.

La répartition de charge sur les suspentes se fait de la manière suivante: 40% sur la ligne A, 40% sur la ligne B, 20% sur les lignes C et D. Donc pour la ligne A = 320 kg (40% de 800kg).

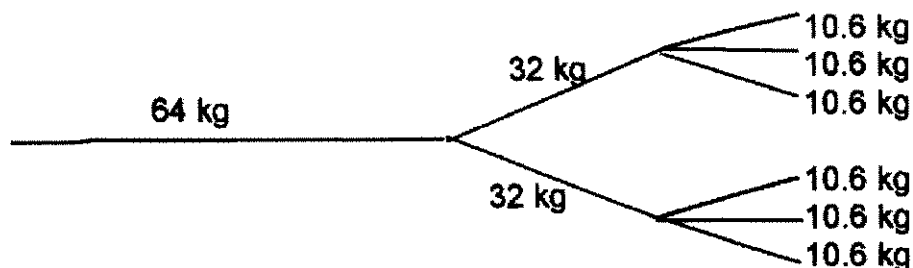
Si le parapente en question a 6 suspentes A (3 de chaque cotés) chaque suspente A basse doit résister à 320 kg:6 soit 53,33 kg.

### Je prends en général un coefficient de sécurité différent suivant la classe d'homologation:

Pour les ailes école et intermédiaires il est de 1,2 soit  $53,33 \times 1,2 = 64$  kg pour l'exemple ci-dessus

Pour les ailes perfo et compétitions, il est de 1,3 Pour les biplaces, il est de 1,4.

Si la suspente casse à moins de 64 kg, j'en teste une autre. Si le résultat est identique ou pire, je considère qu'il faut changer le suspentage. Lorsque je teste une suspente intermédiaire ou haute, je divise 64 kg par le nombre de suspentes intermédiaires ou hautes qui partent de la suspente basse.



#### Remarques:

Certains ateliers de révisions partent de la résistance d'une suspente neuve non cousue (sans tenir compte de la diminution de résistance liée à la couture de la suspente) ce qui vous amène à changer de suspentage plus souvent. Les suspentes ne vieillissent pas toutes de la même manière. Certaines marques sont plus performantes que d'autres dans ce domaine. Pensez-y en choisissant votre aile!

## 2. Longueur des suspentes

Les suspentes peuvent changer de longueur ou cours de leur utilisation + ou - selon les matériaux employés. Les Kevlar et Super Aram varient peu en longueurs (dans le cas d'allongement, cela signifie que l'âme de la suspente est probablement cassée à l'intérieur de la gaine). Le Dynéma vieillit bien au niveau résistance, mais a tendance à raccourcir avec le temps, surtout s'il est peu chargé (cas des petites tailles d'aile et lignes de suspentes C, D et freins).

Les cotes des suspentes sont contrôlées selon le plan de suspentage fournit généralement par le constructeur.

Selon les différences de cotes on change ou on ajuste les suspentes. Le Dynéma retrouve ses cotes d'origines par mise sous tension.

#### Remarques:

★ Après un passage aux arbres ou un petit soucis vous pouvez facilement vérifier vous même la symétrie de vos suspentes par comparaison gauche/droite.

### 3. La porosité.

Avant d'expliquer les raisons des mesures de porosité, il faut comprendre comment est fait le tissu d'un parapente.

Il s'agit d'un tissage de fils très fins calandré et enduit. *Le calandrage* consiste à passer le tissu entre deux rouleaux avec une très forte pression. *L'enduction* va venir combler les espaces entre les fils.

**Ces deux actions ont pour but de diminuer les déformations du tissu.**

La mesure de porosité se fait à l'aide d'un porosimètre (on devrait dire un porositemps ou porosisecondes car la mesure s'exprime en secondes). Il mesure le temps que met un certain volume d'air à passer au travers du tissu parapente. Plus le temps est court plus le tissu sera poreux. La comparaison avec la valeur de porosité du tissu neuf permet de juger de l'état de la voile. **Une forte porosité signifie que l'enduction est détériorée.** Le tissu se déformera plus facilement. Ce sont ces déformations qui vont modifier le comportement du parapente et non pas le fait que l'air passe à travers le tissu. La déformation du tissu est impossible à mesurer directement. C'est pour cela que l'on réforme arbitrairement le parapente à partir d'un seuil de porosité. En l'absence de compteur horaire (altimo que l'on fixe sur l'extrados du parapente pour comptabiliser les heures d'expositions) la mesure de porosité reste un bon indicateur de vieillissement du parapente.

#### **Remarques:**

L'enduction est dégradée par les pliages, les frottements dans l'air, au sol et dans le sac de portage, les stockages humides, les moisissures, les solvants, les hydrocarbures et l'air marin.

### 4. Etat général et aspect

C'est le point le moins important pour la sécurité. Une voile très froissée, sale et avec des petits accros ne posera pas de problème de comportement en vol. Mais question revente c'est ce qui se verra en premier. Ex: Qui achèterait une voiture sale, rayée, bosselée de partout, même si le moteur est neuf? A par Philou, personne!

#### **Remarques:**

Certaines ailes ont des coutures visibles en extrados. Elles sont exposées aux frottements lors des gonflages et peuvent s'accrocher. Les fils tirés peuvent se couper ou faire des boucles qui fronceront le tissu. N'essayez pas d'enlever les plis en tirant sur le tissu (risque de déchirure ou de rupture du fil) (contactez votre SAV).

# Calend

JUIN

S 29 au D 30 Compétition delti

AVRIL

30 mars au 1er avril Préfo biplace

M 2 au S 6

Stage perfection-  
nement UNSS

L 8 au D 14

Compacté biplace

S 13 au D 14

Compétition para-  
pente A

Merc 17

Sélection UNSS à la  
coupe de France

MAI

Merc 22 au D 26

Coupe de France UNSS à Ar-  
geles Gazost (H-pyrénées)

Bayer

# rier 2002

## SEPTEMBRE

J 19 au D 22	Festival coupe Icare 2002 à saint Hilare du Touvet
--------------	---

## OCTOBRE

S 12 et D 13	Sortie club de Chamoux
--------------	------------------------

J 31 à D 3 nov	Stage PIV jeunes—de 21 ans à Annecy
----------------	--

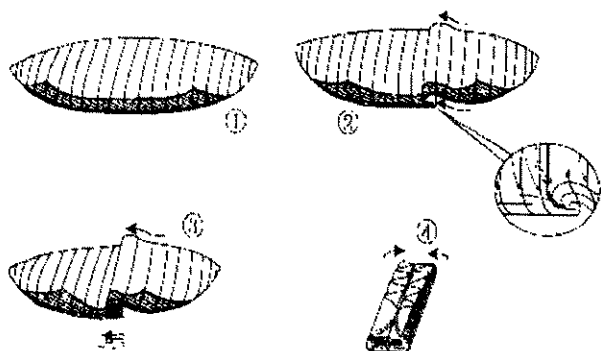
## NOVEMBRE

S 30	Assemblée générale du club, animation et lieu à définir
------	--

## Pliage de l'aile: génération 21 ème siècle (Eric Chauvin)

Nous vous recommandons fortement de plier votre parapente façon « accordéon »

Ce type de pliage nécessitera un peu plus de temps au débutant tant que vous n'y serez pas habitué, mais conserve mieux la rigidité des renforts du profil. Votre aile vieillira moins rapidement: ses performances, sa vitesse, son gonflage... ne s'en porteront que mieux.



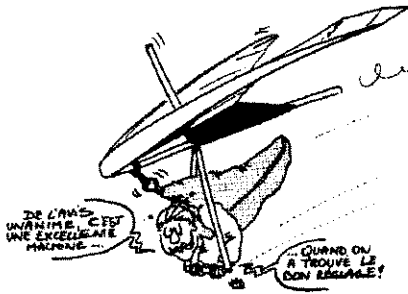
L'école a adopté cette formule depuis 2 ans. On a remarqué un meilleur vieillissement des parapentes de l'école, pourtant soumis à plus de manipulations que la normal. Cette méthode implique également un meilleur comportement du volant pour le soin du matériel. Seul ou à deux (l'un au bord de fuite, l'autre en face au bord d'attaque) ramener votre aile cloison sur cloison jusqu'au centre avant de vider l'air par le bord d'attaque. Démonstration possible.

---

### Aile de folie (Patrick Chopard).

C'est en 98 avec quelques pilotes de la région du haut Doubs que j'ai pu pour la première fois voler en rigide. C'était à l'occasion d'une journée d'essai sur Exxtacy sur le terrain de Pontarlier. Le premier contact avec cette nouvelle machine est complètement nouveau. La manière de la porter, le montage, la visite pré vol, le mou dans les câbles, toutes ces petites choses qui déstabilisent le pilote lors des premiers contacts. Très impressionnant également les premières secondes de remorquer derrière l'Ulm. Le faible rappel au neutre et la réaction immédiate en tangage sont surprenants. Comme sur tous les rigides, l'action de se décaler dans le trapèze ne demande aucun effort. Toutefois lors de la mise en virage, l'inertie et le temps de réaction semblent être les points faibles de l'Exxtacy. Un problème n'arrivant pas seul, l'aile essayée ce jour là présentait quelques problèmes de centrage et d'homogénéité (surtout en virage). Globalement, cette journée d'essai fut positive. Les performances de cette machine nous laissait tous rêveur. Il sera difficile, ensuite, d'accepter les performances de nos castaplanes.





Peu de temps après, j'apprends que Jean Marc Rousselet (Ellipse) à acheté un Exxtacy. Il me le prête quelques temps. Le comportement de l'aile de Jean Marc est bien différent de l'aile essayée lors de la journée porte ouverte. Le réglage du cen-

trage est bon et le comportement en virage est également meilleur. De plus la faite de voler sur les sites de Morteau avec les copains du club démontre les performances indiscutables de cette aile rigide. Je fais environ une dizaine d'heures avec cette aile et je commence à me familiariser et apprécier le comportement de l' Exxtacy.

Durant la saison 98, nous réorganisons une journée de remorqué (à Pontarlier) pour essayer, cette fois ci, deux ixbo (celui de titi Rinaldi et celui de Naf). La qualité de fabrication et la finition sont indiscutablement meilleures que celle de l'exxtacy. L'homogénéité et les bons réglages des deux ixbo essayés ce jour là, nous laisse une très bonne image de l'aile en général. Les performances de ces deux modeles ixbo et exxtacy sont sans doute très proche. Il est toujours délicat de comparer le rendement en thermique et en transition de deux ailes (quelques paramètres peuvent détériorer ou améliorer . les performances : calage du harnais ; charge alaire et niveau de pilotage). C'est la raison pour laquelle je ne tire pas de conclusion quant aux performances de ces deux ailes.

Début 1999, on commence à entendre parler de la nouvelle génération de rigide l'Atos et le Ghostbuster. Leurs constructeurs annoncent des performances incroyables. Je prends contact avec un revendeur dans le Valais pour essayer l'Atos sur le site des pléiades au dessus de Montreux. Les conditions sont mauvaises ,le vent est de travers. Je ne connais ni l'aile ni le site. Je décolle dans une accalmie, m'éloigne du décollage à pleine vitesse. Je rentre dans mon harnais et relâche la barre. Après quelques instants de vol, je réalise que l'Atos à des performances démentielles. Le centrage, l'homogénéité et l'inversion de virage me semblent bon. Je vole 30 minutes dans des thermiques hachés et du vent travers au relief. Je me pose dans un petit terrain en dévers sous l'autoroute sans rencontrer le moindre problème. Je suis complètement emballé. L'étape suivante sera un rendez vous avec mon banquier. Octobre 99 nouvelle séance d'essai à Pontarlier: organisateurs Vld et Ellipse. Ailes proposées aux Exxtacy, Ghostbuster et Atos.

Sur 5 pilotes pris au hasard...  
un seul ne dis pas de mal de  
l'Exxtacy



Ce week end d'essai sera le déclic pour bon nombre d'entre nous. Les conditions sont bonnes, les ailes sont bien réglées, chaque pilote a la possibilité de tester en remorqué les trois machines. Les critiques et les impressions sont différentes, mais les performances de l'Atos et du Ghost sont, à l'unanimité, supérieures à celles de l'Exxtacy. A l'issue de ce week end un Ghost et quatre Atos seront commandées. Commence une période d'attente, jusqu'à sa livraison.

J'ai reçu mon Atos début de saison 2000. Au tout début j'ai rencontré quelques petits problèmes de montage et de pliage. Avec l'habitude ces petits problèmes seront vite réglés. Pour le reste tout n'est que simplicité, le décollage quelles que soient les conditions ne présente aucune difficulté. Agréable également dans les petites conditions près du relief du à l'excellent taux de chute et une facilité de mise en virage. Le point fort du rigide reste incontestablement l'efficacité en transition. Quand vous transitez seul vous ne vous rendez pas compte des performances. Par contre si vous transitez avec plusieurs deltas vous verrez la différence !!! Vous aurez l'impression qu'ils reculent ou qu'il n'ont pas de vitesse horizontale. Pour monter dans les thermiques, le calage des volets peut faire la différence, dix degrés maximum. Souvent c'est plus rentable de diminuer les volets et de moyenner dans les thermiques hachés plutôt que de s'entêter à enrouler les petits noyaux, comme en planeurs. **IL ET TRÈS IMPORTANT EN RIGIDE DE VOLER AVEC UN VENTIMÈTRE** afin de ne pas voler aux basses vitesses pour des raisons de sécurité mais aussi d'efficacité. J'ai constaté que le comportement de l'Atos dans un thermique fort et un peu turbulent, était meilleur aux alentours de soixante Km/h. Il y a bien sur des précautions et des automatismes à travailler lors des premiers vols comme : l'utilisation des volets. Pour décoller, je les positionne toujours avec le même repère environ 15°. Une fois en vol optimisé, je ne dépasse pratiquement pas les 10°. Il est très rare que je vole en dessous de 40km/h. Pendant les transitions en lisse, c'est à dire sans volet. Les vitesses mini au meilleur taux de chute se situent entre 55 et 60 Km/h. Avec 95 vols en rigide je n'ai jamais connu le moindre problème. Attention à la phase d'atterrissage, bien qu'il soit plus facile de poser un rigide qu'un delta, il y a tout de même quelques pièges. Quand vous vous présentez au-dessus du terrain ne tirez pas les volets tout de suite à fond, les premiers S se font avec de la vitesse et 15° de volet. Il ne faut tirer les volets à fond que lorsque vous êtes en final et qu'il n'y a plus d'importantes corrections à faire.



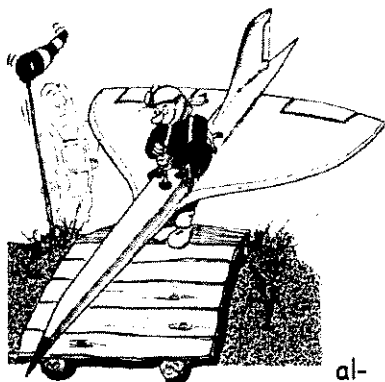


Une fois les volets au maxi, ne comptez pas sur une action de tiré poussé pour modifier le plan de descente, si vous êtes trop court la seule chose à faire est de retirer un peu de volet et tout remettre ensuite. Cette manip est formellement déconseillée lors des premiers vols. Sur l'Atos, les volets tirés à fond donnent un couple légèrement piqueur, alors que sur le Ghost c'est l'inverse: la finesse, volets sortis, tombe aux alentours de 6.5 avec en plus une aile qui reste sur des rails. Le poussé final demande beaucoup moins de précision qu'un DSTI (ce qui équivaut à poser une simple surface de 35kg rien de plus facile).

Depuis l'acquisition de mon Atos en janvier 2000 je totalise 95 vols et 150 heures, je n'ai rencontré aucun problème de stabilité départ en vrille tumbling ou autre.

Toutes les pièces sur mon aile sont d'origine. La seule casse eu est une nervure lors d'un montage aussitôt réparé. L'avantage avec le composite c'est qu'avec un peu de colle époxi et un pinceau on peut réparer beaucoup de pièces (excepté lors d'un gros crash pouvant détruire le bord d'attaque. Là c'est à coup de 15000 Frs. Mais parlons des vols à présent.

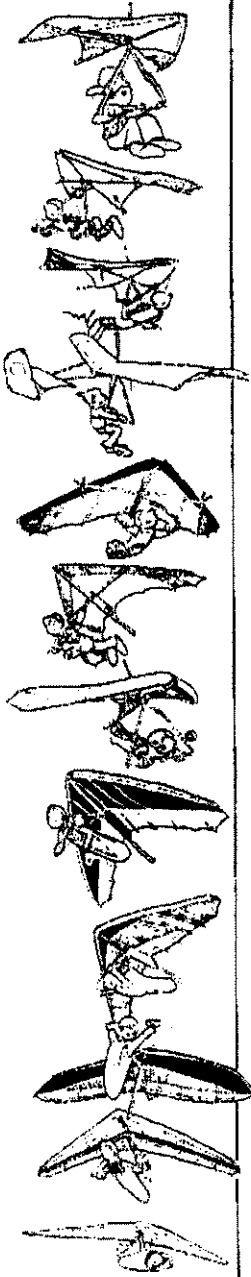
Dès le 3eme vol, je commence à exploiter les performances de mon aile et réalise déjà des triangles de 40kms en mars dans le haut Doubs (c'est déjà pas mal). Puis peu de temps après au 5eme vol, aller retour de 80kms ; 6eme vol triangle de 65kms ; 8eme



aller retour 50kms ; 10eme cross de 95kms ; 11eme vol Poupet Morteau 60kms en 1h30mn ; 30eme vol aller retour de 102kms ; 31eme vol cross de 136kms ; 40eme vol aller retour de 40kms ; 66eme aller retour 60kms ; 71eme aller retour de 137kms ; 76eme cross de 110kms ; 82eme triangle de 40kms ; 84eme triangle de 80kms ; pour ne citer que les plus intéressants (sachant que la plus part de ces vols ont été réalisés dans le haut Doubs ou les bonnes conditions dans une saison se comptent sur les doigts de la main).

Pour conclure, voler en rigide que se soit atos ghost ou top secret, apporte un confort de vol et des performances exceptionnelles. A part le prix très élevé 65000 Frs neuf et à partir de 35000 Frs en occasion, il n'y a que du positif. Volez avec un bon centrage peu de volet et des vitesses bien adaptés et tout ira bien.

## Les débuts d'une longue histoire avec un Exxtacy (Jöel Abadie)



J'ai fait l'acquisition de l'aile - un Exxtacy 130 d'occasion, modèle 98 de chez Flight Design - en novembre dernier. J'ai fait pour l'instant 7 ou 8 huit vols, autrement dit, je commence seulement à prendre en main la machine. Même si les qualités de vol sont assez exceptionnelles, il y a tout de même quelques différences par rapport à un delta souple et qui m'ont un peu dérouté lors des tout premiers vols. Tout d'abord, l'aile est équipée de volets de courbure qu'il faut gérer correctement au décollage puis à l'atterrissage. Ensuite, j'ai été très surpris en vol par le jeu dans la barre de contrôle. Contrairement au delta souple, dont le trapèze est solidaire de l'aile, le trapèze du rigide "brandouille" franchement. Forcément, le trapèze n'est pas du tout un élément structurel, il sert uniquement à piloter l'aile. Après deux ou trois vols, je suis maintenant habitué à ces changements. Je suis vraiment très content de ma nouvelle acquisition car "ça vole carrément bien". Même si le montage est légèrement plus long qu'un delta souple, que le transport de l'aile se fait en deux demi ailes - c'est un peu comme si j'avais deux delta ! - les qualités de la machine en l'air, font vite oublier ces petits inconvénients. On s'habitue très vite au 17.5 de finesse (donnée constructeur), à voler à 70 Km/h comme si rien n'était... J'attends maintenant les beaux jours pour promener mon rigide dans le ciel de la Franche-Comté et plus loin peut être ?!...

Voilà pour ma petite histoire.

Et pour conclure notre dossier un sujet brûlantqui nous concerne tous: le problème de la récup.(Agnès Chauvin)

Rarement évoquée lors de nos récits de vols, elle tient pourtant une place importante dans notre activité, car elle met bien souvent le point final d'une journée de vol bien remplie. Il y a celles qui passent inaperçues tellement elles sont bien organisées, il y a celles qui donnent envie de prolonger l'exploit accompli, et puis il y a celles qui auraient mieux fait de se faire discrètes, celles qui laisseront un goût amer dans les souvenirs tant le retour au bercail fut difficile.

Voici quelques bons conseils pour programmer votre prochaine récup et ne pas galérer après votre vol. Ci dessous un éventail de 9 techniques différentes testées pour vous.

✓ **L'amoureux (se):** Votre concubin (e) ne vole pas mais voue pour vous une admiration sans limite au point de passer tous ces week end au Poupet. Pour lui (elle) l'attente se résume au fatidique appel lui demandant de venir vous chercher. Que c'est beau l'amour!!!!

✓ **Le culotté:** Ha, ha, ha, ha, ha, salut mon ami, mon vieil ami (suivie d'une grande claque sur l'épaule). Dis moi, tu ne fais rien aujourd'hui! Sort donc ta voiture et tes barres de toit, j'arrive avec mon delta. Aujourd'hui tu fais ma récup, ha ha ha mon ami.....

✓ **Le moderne:** Où qu'il soit son portable est toujours allumé. Il vole, il se pose, il téléphone, on vient le chercher. Facile le 21ème siècle.

✓ **Le rétro:** Il n'a pas encore de portable, mais sa radio marche encore très bien. Très bien oui mais il y a un mais: « ssshhhrrr allo sssccchrrr quelqu'un me reç..... Scchhhrrr!!!! Et Merd!!!!» panne de batterie, la réserve est épuisée, tant pis le stop marche bien aussi.

✓ **Le macho:** C'est celui qui abuse du stop, même posé à quelques mètres de Saint Thiébaud.

Son objectif être récupéré par une blonde pulpeuse qui tombera folle d'amour pour lui.



- ✓ **Le prévoyant:** Où qu'il aille, il vise le clocher. Car près des clochers il y a toujours une cabine téléphonique pour appeler. Et puis ça fait moins de marche en attendant le point de rencontre avec la récup!
- ✓ **Le professionnel:** Habitué des cross et de la récup aucun détail ne lui échappe. Aussi tôt posé, l'aile repliée, il déploie son drapeau « parapentiste » et affiche aux conducteurs septiques un professionnalisme rassurant.
- ✓ **L'optimiste:** C'est celui qui appelle le mam' en début d'après midi depuis Géraise. Il vient de rater le cross de sa vie. Il lève le nez vers le Poupet tous ses camarades plafonnent au dessus du site, mais il ne sera récupéré que 9 heures plus tard, épuisé par l'attente. Un conseil, ne lui parler plus jamais de cette journée!!!
- ✓ **L'aventurier:** C'est celui dont le souvenir de la récup sera plus fort que celui du vol.....: voyez plutôt ce qui suit.

### Bien voler, ou bien se faire récupérer, il faut choisir (Jeannot Picard)

Y en a qui font de beaux vols et qui nous font l'honneur d'en faire profiter les copains dans le P.V.L. Y en a qui en font de moins beaux et qui les gardent pour eux, ou se les racontent au coin du parking de Saint-Thiébé'.

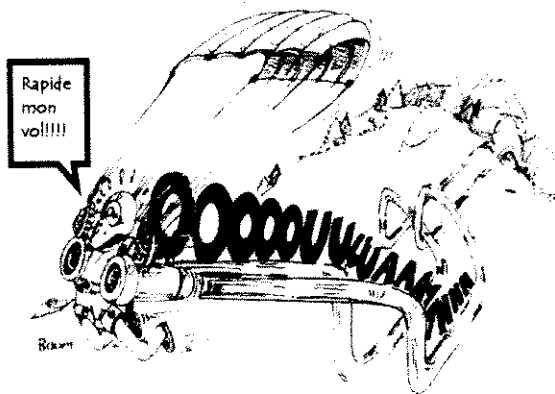
Le problème après un beau vol, c'est souvent les récup', longues, laborieuses, malaisées, difficiles, interminables, inaccessibles, ... Pour moi, il m'arrive de faire de beaux vols, certes moins prestigieux que pour certains. Mais cette année, c'est surtout les récup' qui se sont avérées intéressantes. Jugez plutôt !

Imaginez...

J'enroule, maladroitement, mais j'enroule tout de même au-dessus de la Côte, un sympathique thermique qui me hisse à la hauteur vertigineuse (!) de 1200 m. Il me dérive tranquillement et traîtreusement au-dessus de Pretin pour me conduire insidieusement derrière le Bégon vers des prairies que sont en train de faner un ou deux tracteurs et que je regarde d'en haut évoluer lentement sans vérifier ma trajectoire. Bientôt, à ma droite, Arbois semble à portée de parapente et

j'opte pour le plus court chemin en visant le pylône qui surplombe Mesnay.

... Un conseil de pilote amateur à ceux qui n'ont pas assez d'altitude ou qui ne savent pas retrouver l'ascendance salvatrice au cours d'un déplacement



parapertesque : n'allez pas par là car, arrivé au fameux pylône, vous vous trouvez contrés par un fort vent s'engouffrant

dans le venturi de la reculée des Planches. Il vous bloque tout simplement le passage et vous perdez en quelques centaines de mètres à peu près toute chance d'allonger votre parcours vers Pupillin et la suite. Vous vous faites descendre tout simplement sur place ... au-dessus d'une ligne à haute tension que vous dépassez à grand' peine pour en découvrir aussitôt une seconde aussi terrifiante. Quand, enfin, vous êtes sortis de ce guêpier, vous devez encore voler (!), chuter au-dessus d'une ligne basse tension avant de devoir franchir une ligne téléphonique. Et, quand vous arrivez enfin près du sol, il reste à dépasser une clôture de barbelés. Et tout ça dans une aérologie très perturbée qui vous oblige à vous bagarrer avec une voile qui ne sait plus trop bien d'où vient le vent et se tortille, ferme une oreille après l'autre, s'apprête à l'autorot' pour vous dégager vers le bas au plus vite afin d'échapper elle-même à cet univers des plus inhospitaliers.

Ouf ! Vous voilà enfin posés ... dans un champ bien fauché au-dessous de la gare de Mesnay, tout près d'un centre de distribution de courant électrique d'où partent les fameuses lignes. Et, reprenant vos esprits, repliant l'aile en vous demandant ce que vous êtes venus faire à cet endroit, tout en maugréant contre vous pour avoir cru trop facilement au voyage du siècle raté par votre méconnaissance des lois élémentaires de l'aérologie locale, vous constatez en plus qu'il n'y a pas d'autre choix, à présent, que celui de prendre votre sac sur le dos et de descendre à pied les 3, 4 ou 5 kilomètres qui vous séparent de la route nationale où, peut-être, une bonne âme vous ramènera à l'atterro des Granges. Alors, soupirant une dernière fois contre votre infortune, vous prenez courageusement le seul petit chemin (goudronné) qui descend vers Arbois et où ne passe vraisemblablement aucun véhicule, pas même un vélo.

Et c'est là que vous faites à nouveau une erreur d'appréciation ! Je raconte...

Lesté de mon énorme sac, à peine avais-je fait 100 mètres que j'entends derrière moi le bruit du moteur d'un engin (motorisé bien sûr !) qui descend le même chemin.

Aussitôt, et sans conviction aucune, je lève le pouce sans même me retourner et, miracle, j'entends le véhicule ralentir en arrivant à ma hauteur. Bien élevé, et par acquis de conscience, je me retourne, ... Quand on fait du stop, on doit toujours montrer son visage, mine réjouie, engageante, un brin décidée, ... surtout quand on porte un aussi gros sac sur son dos, et plus

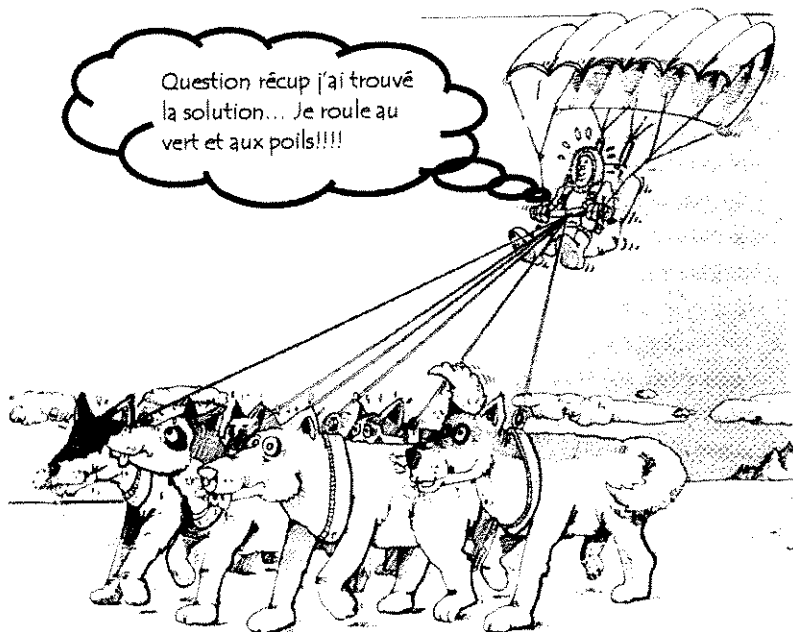
encore, quand on est doté d'une tignasse aussi blanche que la mienne. Alors, là, je vois s'arrêter face à moi ... un scooter ! Peut-être un peu petit cet engin pour transporter le pilote, un passager et son gros sac ! Le pilote relève la visière de son casque et je reconnais là- dessous... une toute jeune fille ! (Oui, bon ... j'avais reconnu avant.) Bien charpentée, ma foi, et son scooter aussi. Pas le petit engin style trottinette, non,

non... un vrai scooter à deux places, avec mini porte-bagages et tout et tout ! Elle me considère, je la regarde. Elle attend, je mesure la situation : une jeune pilote sur un superbe scooter, peut-être tout neuf, nous trois - elle, moi et mon gros sac -

juchés sur les roulettes de la machine. Où est le centre de gravité ? Ça ressemble à une figure acrobatique en parapente où le pilote se trouve au-dessus de sa voile, prêt à retomber dedans ; ici tout simplement à se casser la gueule, à se râper les genoux sur le sol et à bousiller le beau scooter.

Elle sent mon hésitation mais, pas du tout démontée, me demande où je vais. Peut-être pour éviter le voyage, je réponds : « A Salins ». Puis, me ravisant : « A Arbois ». Elle me dit qu'elle descend à Arbois, et comme pour me provoquer : « Vous avez peur ? »... Aussitôt, piqué dans mon amour-propre : « Moi, peur ? ... » (non, mais des fois !)

Ce fut le signal. Aussitôt, elle abaisse les cale-pieds, me montre où m'asseoir et m'intime quasiment l'ordre de prendre place. Plus le temps de poser de questions, de proposer de mettre le casque que j'ai dans le sac. Elle rabaisse sa visière, embrayage, accélération, c'est parti !



A fond, la caisse ! Et comme ça descend, le scooter prend facilement toute sa vitesse. Et ça fonce ! Les bretelles du sac que je tiens dans mon dos n'ont pas été serrées pour ce genre d'exercices et mon gros ballot se promène lourdement de droite et de gauche à chaque virage. Et des virages, il y en a !

A fond, la caisse ! J'ai même l'impression que ce rutilant scooter est dépourvu de freins et que sa poignée d'accélérateur est bloquée. Pour sûr, on ira au pavé avant peu. J'ai beau me cramponner du mieux que je le peux, (je ne vous dis ni à quoi, ni comment, ma femme serait jalouse). Je pressens l'inévitable gadin : je sens déjà les graviers m'arracher les genoux lorsque, au plein milieu d'un virage, nous croisons une camionnette inconsciente du danger tandis qu'on frôle le muret de pierres qui borde la route. Eh bien, dame, ça passe quand même ! On roule toujours.

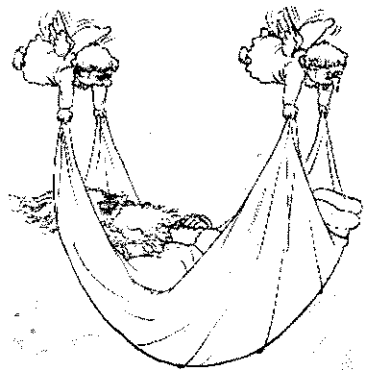
Enfin, Arbois. La route est meilleure, on est en ville, on doit ralentir.... 50 Km maxi...

Rien du tout ! A fond, la caisse ! Pendant que mon gros sac accentue le mouvement, le scooter se couche devant la gendarmerie pour prendre le virage qui nous précipite vers le bas de la ville. Rien ! Ça passe toujours. Désormais fataliste, je laisse aller, cheveux au vent. Encore un ou deux virages toujours aussi décidés et l'on s'arrête enfin juste avant la route nationale. Sains et saufs. Merci le scooter. Merci aussi mademoiselle l'inconnue. J'aurais presque envie de vous donner le brevet de pilote.

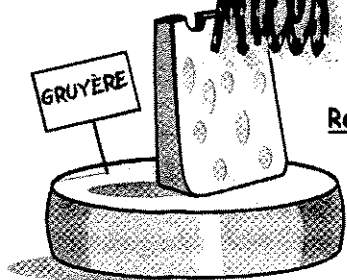
Ce fut aussi excitant qu'une longue ballade en parapente. Dommage que je ne sois pas breveté biplace, j'aurais aimé vous proposer un petit tour, moi aussi.

Alors, si un jour vous n'avez pas de projet précis, essayez celui-là. Le vol est moyen, certes. Mais, des fois que vous ayez un peu de chance. Une récup' comme celle-là, ça vaut son détour, je vous le garantis.

Question récup, moi je fais toujours appel à mes fidèles anges gardiens



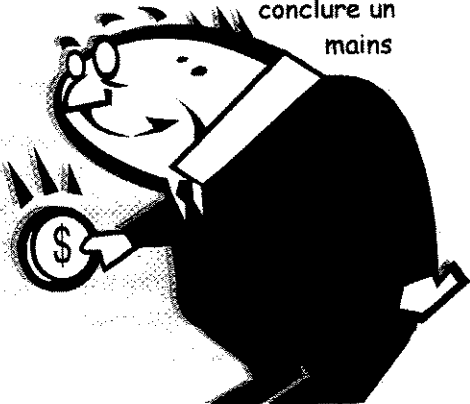
# Ailes et vous racontent...



## Rencontre des pâtes moles et des fromages qui puent du Samedi 23 Février

La soirée devait être amicale et sympathique, le résultat fut à la hauteur. Embarqué dans la plus grande incertitude (aucune inscription préalable), c'est à une bonne quarantaine que nous nous sommes retrouvés. Et des fromages, il y en a eu... Des coulants, des étonnants, des puants, des enivrants, des durs, des mous, des rigolos et des originaux... bref un vrai beau plateau de fromage Français qui ne pouvait que régaler les épicuriens que nous sommes. Au beau milieu de ce buffet un intrus c'était glissé, un mouton grillé, « pauvre malheureux » qui n'avait rien demandé! Je redoutais le moment des cadeaux à 2€, mais c'est le succès qui l'emporta. Un moment intense de rigolade et de suspense quand les quarante convives venaient tour à tour tirer leur surprise. Tandis que certains aspiraient à tomber sur l'objet rare qui allait susciter la jalousie, d'autres priaient pour ne pas tomber sur leur trouvaille. La plus chanceuse, c'est Aude qui a tout de même réussi à tomber deux fois de suite sur ses cadeaux (Aude un conseil: tu devrais jouer au loto). Tout le monde était heureux, petits, grands, garçons, filles car des cadeaux il y en avait pour tous et pour tout les goûts. Mais le gagnant de la soirée reste sans discuter Yann qui a réussi à revendre son cadeau à 2€, 5€ à Mohamed! Un vrai homme d'affaire! Un invité surprise à eu la gentillesse de partager la soirée avec nous. En effet Gilles Drocourt en vacances ici, s'était joint à notre petite fête. Pour grand merci aux petites Adeline et Céline et d'autres qui m'ont aidées à préparer les salades, les gâteaux et la salle le jour même et à ranger le lendemain.

conclure un  
mains



Yann négociant  
son échange





## Soirée fromage, telle que je l'ai vécu (par Patrice Cauquil)

Je suis arrivé vers 19h et des brouettes et « oh surprise » je suis dans les premiers. C'est une chose suffisamment rare pour être souligné. Après un rapide tour pour saluer les présents on s'est tous retrouvé pour l'installation de la salle et la présentation du buffet (de fromages).

Eric nous à fait un belle démonstration suivie d'un cours sur l'allumage de son brûleur

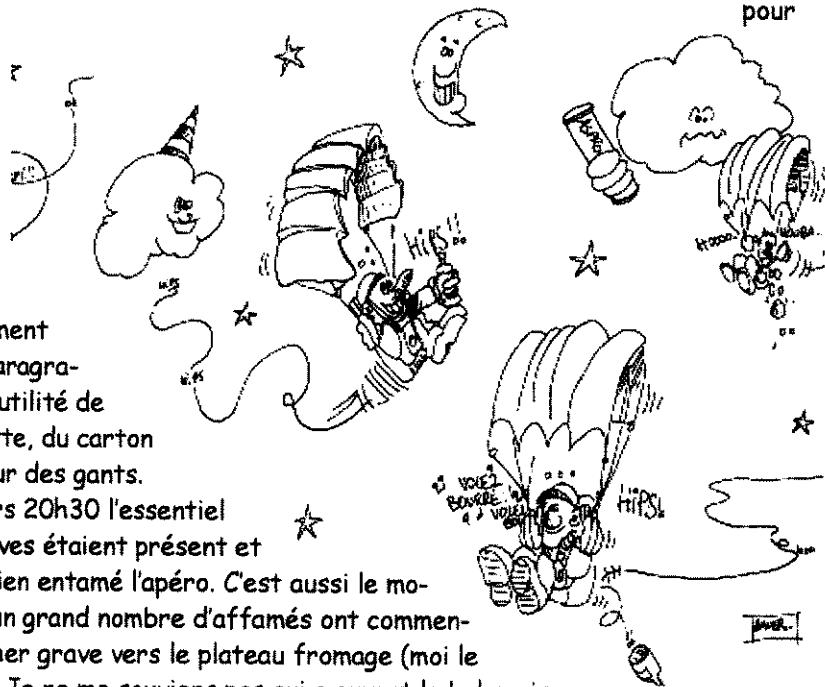
mongol-  
fière.

Les quel-  
ques specta-  
teurs  
aurons  
tout par-  
ticulièrement  
noté le paragra-  
phe sur l'utilité de  
la serviette, du carton  
et bien sur des gants.

Vers 20h30 l'essentiel  
des convives étaient présent et  
avaient bien entamé l'apéro. C'est aussi le mo-  
ment ou un grand nombre d'affamés ont commen-  
cé à loucher grave vers le plateau fromage (moi le  
premier). Je ne me souviens pas qui a ouvert le bal, mais  
on c'est rapidement retrouvé attablé devant de pleines assiettes.  
Un peu plus tard Mohamed nous à amené un plat plein de mouton délicieuse-  
ment grillé qui apparemment n'a pas fait l'unanimité. Mais pour les amateurs  
(dont je fais partie ) ça à été parfait.

A la fin du repas on à tiré chacun notre tour sur une suspente pour la  
distribution des cadeaux. Evidement le jeu de cartes de notre Philou local à  
fait grande sensation.

Départ vers 2h00. Tient il neige ! Heureusement que j'ai mes pneus  
neige....dans le coffre mais bon, on est tous rentré sans encombres.



# L'agend' Air 2002

Le 1er décembre 2001, était élu le bureau 2002. Voici la constitution des membres du bureau, leur fonction au sein du club et leur projets pour mieux les connaître:

Eric CHAUVIN	président	03 84 73 27 42	Info.ecole@poupetvolibre.com
Raphaël CHAUVIN	trésorier	03 84 37 88 72	naphchauvin@free.fr
Raphaël DORSMAN	secrétaire	03 84 73 82 09	ApicultureDORSMAN@wanadoo.com
Anne Sylvie LANCON	Jeunes section UNSS	03 84 66 16 09	ArnaudHyenne@aol.com
Denis MENETRE	Aménagement sites	03 84 23 57 22	
Stephane KRYWISNIAK	Compétition parapente	06 76 75 51 95	
Henri BERMOND	Compétition delta	03 81 58 48 92	
Patrice CAUQUIL	Membre adjoint	06 72 96 09 31	Patrice.CAUQUIL@wanadoo.fr

## ✓ En quelques lignes leurs actions pour 2002:



**Raphaël Chauvin:** Trésorier du club il se charge de la comptabilité de l'association et de rentrer les licences 2002. Il a également entrepris d'informatiser la liste des adhérents club en créant une base de données très complète. Objectifs avenir: Faciliter la recherche d'informations. Adapter cette bases de données au public de façon que chaque individu complète sa rubrique.

**Raphaël dorsman:** Assurez la continuité des contrats sponsors du biplace Bêta 2 du club. Les 7 sponsors: le restaurant le Thermal, la station TOTAL du relais du Fort Belin, le garage Damnon, la papeterie Leblanc, L'apiculture Dorsman, la société de vente de matériaux Locatelli ainsi que les assurances Gartner, se sont engagés à verser la somme de 457,35€ (3000frs) sur trois ans.

**Henri Bermond:** S'occupe de l'organisation des compétitions delta des 25 et 26 mai et 29 et 30 juin.

**Anne Sylvie:** responsable antenne jeunes"????? = assurer un lien entre la pratique scolaire et la pratique en club des élèves ou anciens élèves de la section parapente UNSS de Salins(+ouverture à d'autres). Permettre aux jeunes d'intégrer un club afin qu'ils puissent après leur scolarité gérer leurs loisirs de façon autonome par ce biais. Pour que la fin de leur scolarité, qui rime avec la fin d'un certain assistantat ne rime pas avec arrêt des loisirs sportifs. Mise en place de séances tous les mercredis selon météo (+ occasionnellement week-end et vacances). Organisation de journées spéciales UNSS:

- 2 au 6 avril 02(?): stage UNSS volants
- 13/14 avril 02: coup de main compétition para du PVL
- 17 avril (repli 24): Championnats d'Académie UNSS à Poupet
- 22, 23, 24, 25 mai 02: Coupe de France à Argelès-Gazost(si sélection)

...et vente diverses pour financement: T.Shirts, Petits pains, Calendriers...

Demande de subventions auprès :du Comité Départemental de Vol Libre(2000F), de la Ligue Bourgogne Franche-Comté de Vol Libre(2000F), de la FFVL(en attente), du Fond National de Développement Du Sport(3500F), de l'Office Municipal du Sport(en attente), du Conseil Général (5000F), et du Foyer Socio-Educatif(5000F) pour le développement de la section.

L'avenir: poursuivre et améliorer la formule...Et pourquoi pas (rêvons un peu): libérer les élèves une autre après-midi pour pratique scolaire du parapente, faire un voyage au Festiventu avec les élèves ...

**Denis Menétré:** Effectuer la réfection et la consolidation du support du décollage Ouest. Solutionner le problème de la fixation de la moquette nord. Débroussailler le décollage de la Cote. Continuer les recherches d'aménagement d'un site Est. Aménager et améliorer l'extérieur du local club.

**Patrice Cauquil:** Membre adjoint au bureau. Assurera l'interim du PVL n°8 pendant la pose maternité d'Agnès. Pour vous joindre à lui, contactez le par E-mail ou tel ou contactez moi Agnès.

**Stéphane Kryswisniak:** Organisation des compétitions parapente des 13-14 avril et 15-16 juin 2002

### CHERCHE PETITES MAINS...

... pour petits coups de mains, mais grand service à l'organisation de la compétition parapente des 13 et 14 avril 2002

- ✓ Coté technique contacter Stéphane Kryswisniak (récup, PC, pointage, ...)
- ✓ Coté animation contacter Agnès pour l'organisation d'un repas raclette (courses, prêt d'appareil à raclette, préparation de salle et repas, service et nettoyage)

Apéritif maison  
Raclette, charcuteries  
Pommes de terres vapeur  
Bananes au four sur lit  
de glace  
café

# Potin et piapias...

✓ Carnet mondain:



Mathilde a pointé le bout de son nez le 24 décembre 2001. Ses parents Virginie Cotte et Damien Combasson sont heureux de vous annoncer cette nouvelle.

Avec quelques jours d'avances, Malo a pris son envol. Depuis le 11 janvier 2002, Christelle et Francis André vivent sur un nuage de douceur et de tendresse.

On a faillit ne pas ne savoir (ils gardaient le secret), Marie Charlotte née le 24 janvier 2002 fait la joie de sa grande sœur et de ses parents Eric dit « Jacouille » et Sandra..

On l'attendait pour clôturer la rubrique. Mathis né le 17 mars, s'est dépêché de sortir pour nous annoncer la bonne nouvelle. Félicitation aux nouveaux parents Magalie Carteret et Emmanuel Moreau.

✓ Nouvelles neuves:

L'équipe Poupet vol libre a entièrement changé. Une nouvelle équipe de moniteurs devrait encadrer l'école aux cotés d'Eric pour cette année 2002.

Gilles Drocourt, président du Poupet Vol libre dans les années 90, est revenu faire un petit coucou à son Jura natal. Toutes personnes souhaitant séjourner à la Réunion, seront les bienvenues chez lui. Pour le contacter: Gilles Drocourt  
18 bis chemin Ilet à Quinquina Sainte Clothilde 97490 LA REUNION

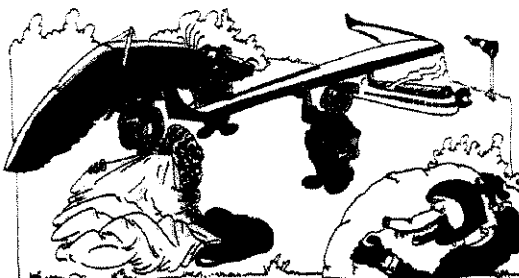
Loubecou voit s'envoler son plus cher habitant. Bernadette du gîte des amis de la nature vient de fêter son départ en retraite. Malgré l'invitation, Eric n'a pu être présent à son pot d'amitié (travail oblige). Par lui, elle tenait à saluer tous les libéristes qu'elle appréciait à recevoir.

Après les fiançailles traditionnels, voici l'union sacrée pour Yann Guerrier et sa compagne Anne Sophie Rouch. Elle aura lieu le 10 mai 2002 à Toulouse.



# Rubrique Affaires à Faire...

- ✓ Cherche acheteur pour collection de parapentes: **Super Storm** (ayant bien vécue, uniquement pour ornement de grenier); **P60-27 jaune** (état neuf); **Sigma 4-25** (état encore plus neuf) et **Sigma 5-23** (plus neuve que neuve). Pour achat en lot ou pour prise individuelle, contactez mon agent commercial: Eric 03 84 73 04 56. Je ne travaille pas, j'ai quatre enfants à charge, des poissons, des chats à nourrir, SVP aidez-moi à financer mon argent de poche !!!!!!!!!!!!! *La rédac.*
- ✓ **P7 blanche/bleue** Raphaël, contact: raphchauvin@free.fr
- ✓ **P41 25 jaune** révisée en 2000- aucun vol depuis. Contact: francis.kiki@infonie.fr
- ✓ **Sigma 4 27 jaune/rouge** révisée Advance. Contact Pascal Bole Richard 03 81 86 64 37
- ✓ **Delta First Ellipse**  
1219,59€. Contact Roxy 03 81 87 54 04
- ✓ **Sellette Winner Advance**  
noire/violette, poche parachute. Contact Eric



- ✓ Vous avez moins de 21 ans. Vous êtes breveté. Vous pouvez être intéressé par l'information ci-jointe. En effet la FFVL propose des formations pour le développement de la pratique du vol libre dans le secteur jeune. Elle organise des stages d'entraînement du 7 au 12 avril 2002 (objectifs: voler sur les sites de Provence Alpes Cote d'Azur; bénéficier d'un encadrement d'entraîneurs professionnels; rencontrer d'autres jeunes) et de Prévention d'Incidents de Vols du 31 oct au 3 nov à Annecy (voir article Marie p8/10). Renseignements, inscriptions [www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)
- ✓ **Commande groupée de parachute de secours**  
Clôture de la commande le 15 avril 2002. Renseignements, commandes, informations Eric Chauvin:  
Tel: 03 84 73 04 56; E-mail: [info.ecole@poupetvollibre.com](mailto:info.ecole@poupetvollibre.com)

# Coups de Pub'!

Votre ventre sonne creux, comme certains thermiques, votre gorge est sèche comme les « bulles » printanières, alors allez vite vous faire:

## LE THERMAL

BRASSERIE PIZZERIA - GUY

Salins  
1, place des  
Alliés

Spécialités du Jour  
Pizza à emporter

TEL: 03 84 73 02 55  
FAX: 03 84 73 03 53

Après ça, si c'est la panne des sens ou que vous êtes raplapla, direction:

## RELAIS du FORT BELIN

GARE DALLOZ Père et fils

1010 Salins les Bains  
TEL: 03 84 73 11 94

OUVERT  
7J/7

Ou encore le:

## GARAGE DAMNON Frères

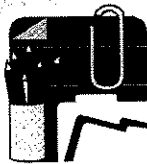
Chapelle-Sur-Furieuse

TEL: 03 84 73 80 12



# LEBLANC

Avenue Aristide Briand  
39110 Salins les Bains  
TEL: 03 84 73 06 57



Besoin de fournitures  
de bureau ou de pape-  
terie

Préparez votre lune  
de miel avec:

# APICULTURE DORSMANI

39110 La Chapelle Sur Furieuse  
TEL: 03 84 73 81 62

# SARL LOCATELLI

6, chemin du Relais  
39110 Aiglepierre

03 84 73 05 26

Faites bâtir et  
trouvez vos maté-  
riels de construc-  
tion

Pensez à bien  
être assuré

# ASSURANCE LE JURA GARTI

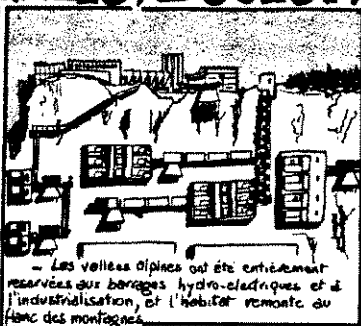
75 RUE REPUBLIQUE  
39110 SALINS LES BAINS

03 84 73 25 47

# ROGALLO, BOULOT, DUDO ...



2085...



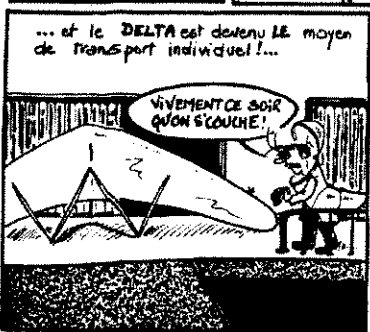
... Les vieilles mines ont été entièrement réservées aux barrages hydro-électriques et à l'industrialisation, et l'habitat remonte au haut des montagnes.



... ENFIN, OUVRE LA PORTE! SANS COURANT D'AIR, COMMENT VAS-TU QUE JE ME RISE?

T'AVAIS QU'À PRENDRE UN RASOIR À PILES?

... plus d'énergie fossile! on se débrouille avec des énergies renouvelables...



... et le DELTA est devenu LE moyen de transport individuel!...

VIVEMENT CE SOIR QU'ON S'COÛCHE!



JE VAIS ENCORE POUINTER EN RETARD!

ZUT! LE 22 EN APPROCHE... FANT QUE JE ZONE!

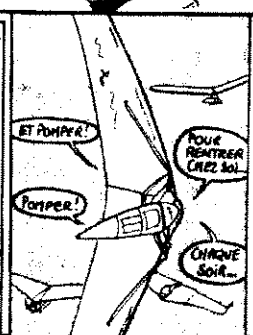


MOI, JE DOISE AU PERÇAGE. MA FEMME EST ALLÉE EN LACE DANS UNE DÉMÊNE DE VACIOS. LE FIÉTON PRÉPARE SON BAC D'AÉRODYNAMIQUE...



... ET TOUS LES SOIRS, CETTE QUELLE M'U TRÉBUI !!

T'AVANCE, EH! PATATE!

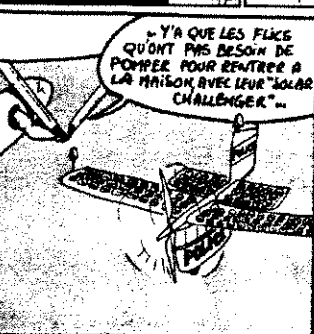


ET POMPER!

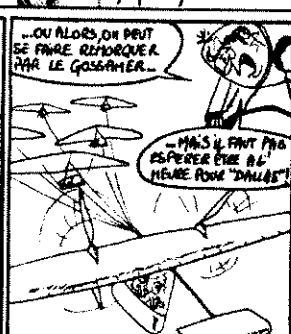
POUR RENTRER CHEZ SOI.

POMPER!

CHACUN SOIR...



... Y'A QUE LES FLIECS QU'ONT PAS BESOIN DE POMPER POUR RENTRER À LA MAISON AVEC LEUR "SOLAR CHALLENGER"...



... OU ALORS, ON PEUT SE FAIRE REMORQUER PAR LE GOSSEMER...

... MAIS IL FAUT PAS ESPÉRER ÊTRE AU NÉNE POUR "DALLIS"!



QUAND JE PENSE QU'EN 2002 Y'A DES FIÉCS QUI VOLAGENT POUR LE PLAYGIRL?

... CROSS COUNTRY, CAP 444!... AU LIEU DE PRENDRE LEUR PIED EN BAGNOLE EN BAULANT UN MAX D'ESSENCE!

LES CONNS!

