

**Delta CLUB  
Genève**

bulletin du  
DELTA CLUB GENEVE  
CASE POSTALE 6  
1256 TROINEX

**La Pompe**

FENDANT  
**DAME de SION**  
LES FILS DE CH. FAVRE  
SION/VS

DÔLE + PINOT NOIR  
**HURLEVENT**  
LES FILS DE CH. FAVRE  
SION/VS.

## MON "DERNIER" MOT DU PRESIDENT

En espérant vous voir nombreux à notre assemblée générale en Janvier prochain afin de bien préparer la saison 1991, il est de mon devoir de vous informer que notre club est dans une phase très importante de son évolution.

En effet, comme vous l'aurez certainement constaté, Philippe Bernard a exprimé le désir de se retirer de Genève afin de mieux s'occuper du centre de parapente à Verbier et l'Assemblée Générale devra se prononcer sur le projet d'intégration des parapentes au sein de notre club.

Vous comprendrez donc que la participation des membres du club à la prochaine A.G. est très importante.

De plus, et ceci après 6 ans au comité du DCG et 4 à la présidence, j'ai pris la décision en accord avec le comité de transmettre les rennes du club. En effet, mes activités professionnelles prenant de plus en plus d'importance et ayant décidé de quitter Genève pour m'installer près de mon lieu de travail, je ne pourrais malheureusement plus me consacrer suffisamment à la gestion du DCG.

Je quitte le comité du club en étant persuadé que mon remplaçant saura dynamiser et faire avancer le DCG et que les personnes qui l'entoureront ont déjà prouvés qu'ils étaient tous à la hauteur.

Etant souvent en relation avec la FSVL, je vous assure que le club de Genève est une référence parmi les clubs de vol libre en Suisse et je continuerai à représenter notre club à l'extérieur étant toujours le Team Leader de l'équipe nationale de Delta, laquelle se rendra en février prochain au Brésil pour le championnat du monde.

Je remercie tout les membres qui m'on fait confiance durant toutes ces années ainsi que les nombreux bénévoles qui ont souvent contribués aux succès des diverses manifestations que nous avons organisées et également les autorités de la ville de Genève.

Je vous souhaite à tous une splendide saison 1991.

AMICALEMENT

JACQUES VALENTE

PARTICIPATION  
-----

Le Delta Club Genève est une association de personnes qui, je suppose (je crois pas à la gratuité des actes...), ont adhéré et paient leurs cotisations parce qu'elles y trouvent en échange quelque chose qui les intéresse. Suivant les individus, certaines nuances peuvent apparaître quand aux motivations qui poussent à adhérer (facilités à disposition, camaraderie, etc...), néanmoins, la principale reste le désir de voler au Salève dans les meilleures conditions possibles. Dans ce sens, on attend du club qu'il se décarcasse (non, chuis pas sponsorisé par Ducros!) pour réunir ces conditions, et c'est effectivement son rôle principal.

Le seul petit détail qui cloche, c'est que le DCG est un club à but non lucratif et dont les membres du comité sont des bénévoles qui entendent bien le rester. Ce que j'essaie d'incinérer avec ce pré en bulles encaustique autant que nautilus et synagogue, c'est que le DCG est un club associatif dont chaque membre est responsable de la bonne marche, et pas seulement les dix pauvres pommes qui se sont fait avoir parce qu'y z'étaient présents à l'assemblée générale 1989 et dont on attend qu'y se sortent les pouces du cul et vite, parce que, quand-même, on leur a fait l'honneur de les élire et comme ça on est tranquilles pour une année encore.

Attention, qu'on ne me mécomprene pas; on s'amuse bien au comité et on est contents de faire kékchose pour notre passion, mais on a constaté que c'est toujours les mêmes qui sont là quand y faut bosser (j'ai les noms, si vous les voulez...) et les mêmes qu'on voit que pour les occasions sympas (bouffes/les pieds sous la table - sorties/assis dans les bus - compètes/comme concurrents - etc... Là, je vous donne pas les noms, vous les connaissez), et qui, comme par hasard, volent ailleurs quand on repeint la cabane, reconstruit un tremplin, organise les championnats suisses, etc...  
Ceux là, c'est des rats et ils le savent, mais y s'en foutent, pasqu'un rat ça s'en fout des autres et ça sait qu'y a toujours des pommes qui feront avancer le schmilblik avant qu'eux soient vraiment obligés de remuer leurs fesses. De plus, y faut savoir qu'un rat n'a pas de fierté et que pour lui, seul le résultat compte, même si il doit encourir le mépris des autres. L'important, c'est que ça ait rien coûté (c'est comme pour les crabes quand y faut payer une tournée au bistrôt, mais là, je dérape sur un autre sujet que j'aborderai peut-être dans un prochain édito).

En fait, ici c'est pas aux rats (ni aux crabes) que je m'adresse, ceux là sont définitivement irrécupérables et je sais que tout ce qu'on peut dire ou faire y changera rien. Non, dans cet édito, je m'adresse à tous ceux, un peu indécis, qui pensent confusément qu'ils devraient bien, qu'ils pourraient bien, que ce serait mieux (je laisse chacun choisir la formule qui colle le mieux avec son cas...) si de temps en temps ils venaient donner un coup de main à l'appel du comité, mais que leur paresse a jusqu'à maintenant empêchés de passer à l'action.

A ceux là, je dis que les travaux pour lesquels on les sollicite de temps en temps, c'est en général des petites choses qui prennent une heure ou deux et qu'à les effectuer en groupe on se fend la gueule autant (si c'est pas plus) qu'aux bouffes du vendredi soir, alors PARTICIPEZ, ça coûte pas cher et ça peut éviter que ceux qui bossent soient écoeurés et, à leur tour, se mettent aussi à tout laisser aller sur la pente savonneuse de l'oisiveté démissionnaire qui comme chacun sait est la mère de toutes les vis (les clous, eux, sont orphelins de naissance... Ce que ces éditos sont érudits!).

En conclusion, j'aimerais vous rappeler que la saison des pommes a une fin et que si chacun y met pas un peu de ses tripes pour les conserver au frais, y se pourrait bien qu'elles pourrissent et ne puissent plus être bouffées que par des rats ou des crabes qui tous deux se régalent des détritits, voilà.

Vous savez pas comment vous pouvez être utiles à votre club, c'est à dire à vous mêmes? Commencez par participer à l'assemblée générale (l'année passée on était quarante à tout casser...) qui aura lieu le mercredi 23 janvier 1991 à la maison onésienne (salle Verdier) et qui sera précédée d'un repas offert par le club. Rendez-vous à 18h00 sans faute, vous êtes tous indispensables.

Vous verrez, c'est le premier pas qui coûte, le reste suivra tout seul de lui-même.

En attendant, je vous prie de m'excuser d'avoir été si tant moralisateur et surtout si long (plus le maure sot est long, plus le con sert d'hure...) et je vous souhaite de joyeuses fêtes de Noël, fin d'année et de première dent de votre arrière petit neveu and all that sort of things!!!

...Bisous...

André

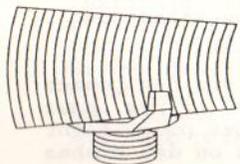
P.S. "God save my Kiss!"

BIBLIOGRAPHIE:

- "La course du rat" par Lauzier.
- "La vie intime et secrète des pommes" par Isaac Newton.
- "Le crabe aux pinces d'or" par Hergé.

Les citations ont été empruntées à divers grands hommes, je nomme en vrac: Victor Hugo, Gérard Wittmann, Schopenhauer, Charly Corminboeuf, Marcel Proust et le maréchal Pétain. Ceux que j'oublie me pardonneront. Merci à tous.

AR.



## RADAR



Cet article a pour but de clarifier certaines idées sur la façon dont les engins de vol libre sont perçus par la sécurité aérienne de Cointrin.

La région romande est couverte par trois radars:

- La Dôle: longueur d'onde 23cm, portée 250 Kilomètres.
- La piste: longueur d'onde 10cm, portée théorique 250 Kilomètres, portée réelle limitée par le relief.
- Le Lögern (Zürich): longueur d'onde 23cm, portée 250 Kilomètres.

Ces radars conventionnels fonctionnent par écho et, de part leur longueur d'onde, permettent de détecter un simple porte-clé. Toutefois, un dispositif technique permet d'éliminer tous les échos se déplaçant à moins de cent kilomètres/heure afin de ne pas afficher les échos inutiles: vols d'oiseaux, nuages, bâtiments, montagnes etc...

Tous les engins aéronautiques sont normalement équipés de transpondeurs. Ces appareils répondent à une autre sorte de radar appelé secondaire et fonctionnant en parallèle avec les premiers. Ils réagissent à la réception d'une onde radar en renvoyant leur code d'identification et d'autres informations telles que l'altitude, par exemple.

Toutes ces informations sont traitées par ordinateur et sont affichées à la demande du contrôleur aérien par tranche d'altitude ou selon d'autres critères.

En conclusion: Les deltas et parapentes n'étant pas équipés de transpondeurs, ILS NE SONT JAMAIS VUS PAR LES RADARS DE LA SECURITE AERIENNE !

L'année 1989 a connu deux "AIR-MISS" provoqués par des parapentes montés trop haut entre les deux Salèves.

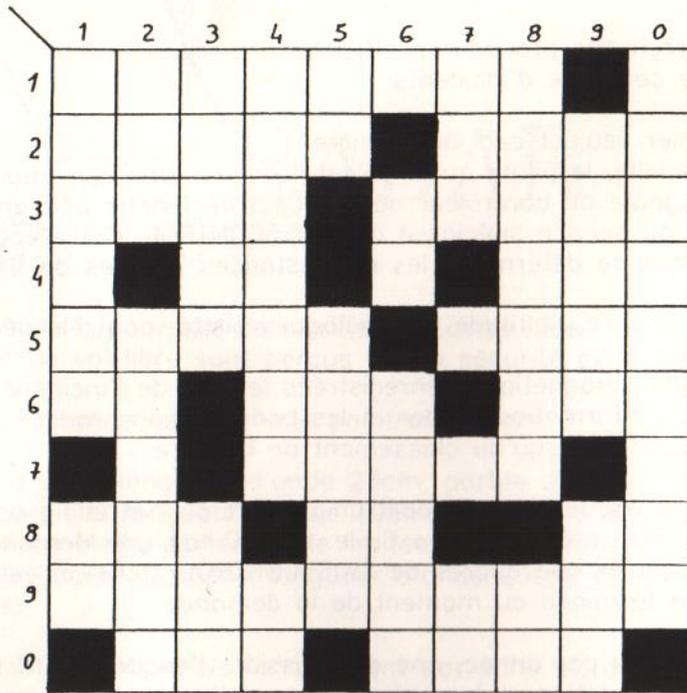
*RAPPORT  
D'INCIDENT*

Voici un aperçu des procédures officielles qu'engendre ce genre d'incidents:

- En premier lieu, et ceci de manière non officielle, le pilote qui a vu un libériste dans son espace de vol le signale au contrôleur aérien. Ceci déclenche une enquête au sein du service spécialisé de SWISSCONTROL. Cette enquête a pour but de déterminer les circonstances exactes de l'incident:  
Le lieu, l'heure, l'altitude, les dialogues pilote-contrôle aérien etc...
- Les bandes magnétiques enregistrées le jour de l'incident et contenant les informations radar et les conversations radio seront conservées jusqu'au classement de l'affaire.
- Après son vol, le pilote remplit un rapport officiel et l'envoie à l'Office Fédéral de l'Aviation Civile. L'OFAC fait une demande d'enquête officielle auprès de SWISSCONTROL. Celle-ci est souvent déjà terminée au moment de la demande.
- Plusieurs fois par année, une commission d'enquête ATIR ( Air Traffic Incident Report ) se réunit pour déterminer les circonstances exactes de l'incident. Cette commission est composée de responsables de l'OFAC, de SWISSCONTROL, de SWISSAIR et de membres de l'aéroclub. Une bonne idée selon un responsable du contrôle aérien serait de convoquer un membre d'un club de libéristes lorsqu'un des cas mettrait en cause un delta ou un parapente. La commission ATIR envoie son rapport à l'OFAC.
- Le service juridique de l'OFAC décide des sanctions à prendre contre les fautifs, quand ils sont connus. Le pilote qui est à l'origine de la faute peut prendre part à la discussion et plaider sa cause pour en atténuer la sanction.

Il ressort de ceci qu'un dialogue peut s'établir entre les associations de libéristes et les instances officielles. Les problèmes de chacun pourraient être mieux connus cela pourrait éviter aux pratiquants du vol libre d'être surpris par des sanctions décidées en haut lieu sans que les différentes parties n'aient pu défendre leur point de vue.

Francis PAUCHARD.



HORIZONTAL

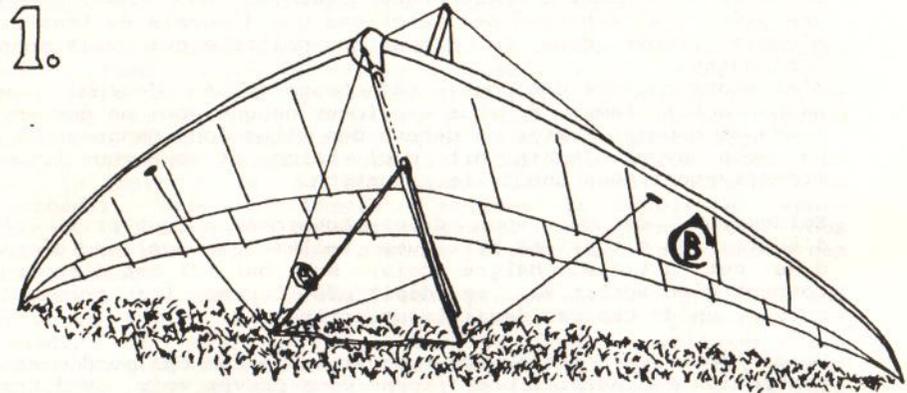
1/Plus con-volant, tu meurs. 2/Les morceaux le sont après un crash. - La mienne est rarement visible. 3/Vieille marque de deltas. - Le faire à la recherche d'une pompe est terrible. 4/Sur le casque du policier militaire. - Grand-mère germanique. 5/Les relations de cause à effet le sont. - Le pétrole lui est plus indispensable qu'à nous. 6/Conjonction de coordination. - On s'en sert rarement à bon escient. - En Suisse il est court mais bon. 7/Jeux de cons. 8/Entourée d'eau. - Initiales prestigieuses. - Do. 9/Maladie des bouffeurs de gomme. 0/Propice aux pompes alpines. - Notre Dieu.

VERTICAL

1/Synonyme de H1. - Pronom personnel. 2/Début de moitié. - Le brevet suisse n'y est pas reconnu. 3/On en verse une sur son aile cassée. - Levant. 4/Généralement, il plie mais ne rompt point. - Règle d'architecte. 5/Est en anglais. - Le deltiste l'est rarement. 6/Suit le titre universitaire. - On en change souvent. 7/Goudron anglais. - Ego italien. 8/Ont tendance à s'unifier ces temps. - Huile allemande. 9/Replace. - Elimé. 0/Frère ennemi.

SOLUTION DES JEUX EN PAGE 20

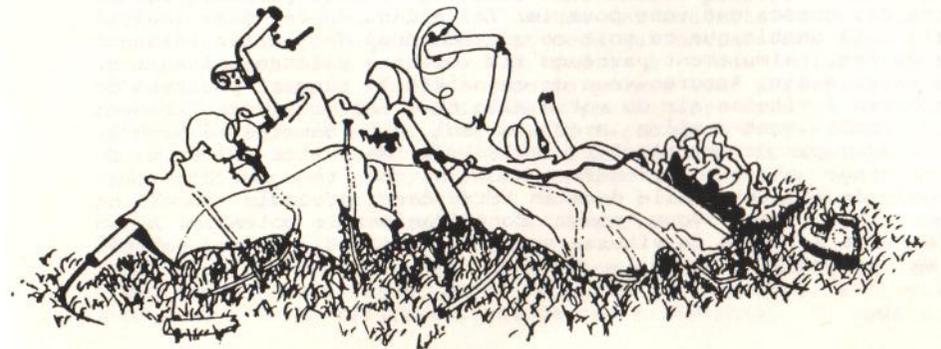
1.



Notre dessinateur n'a hélas pas eu le temps de réaliser les deux dessins avant le dernier vol de notre président avec son Boomerang. Le deuxième dessin a donc été effectué après l'atterrissage et, malheureusement, quelques erreurs se sont glissées entre les deux dessins. Amusez-vous à retrouver les 7 différences qui existent entre les deux dessins.

SOLUTION DES JEUX EN PAGE 20

2.



"Comment survivre à des situations dans lesquelles, de toutes façons, vous n'auriez jamais dû vous fourrer."

Par G.W.Meadows 1990

Tiré du "Hang Gliding" no 101, traduit de l'anglais par votre rédac-chef qu'est tout sauf un pro...

Cette année a malheureusement connu plus que sa part d'accidents. Certains furent hélas fatals, mais, par chance, beaucoup ne le furent pas. Dans beaucoup des cas que j'ai analysés, j'ai remarqué des réactions que j'aurais évitées si je m'étais trouvé dans la situation critique qui avait amené à l'accident.

J'ai alors réalisé que nous, rédacteurs de ce journal, avons passé notre temps à vous expliquer ce que vous ne deviez pas faire et comment rester en dehors des situations dangereuses et ne vous avons jamais dit quoi faire si vous vous trouviez effectivement dans une telle situation.

Evidemment, ce que vous devez rechercher à tout prix, c'est d'éviter les situations critiques telles que celles décrites dans cet article. Malgré cela, mon but ici est d'expliquer comment s'en sortir si, en dépit de toutes les précautions prises, un de ces cas devait vous arriver.

Voici donc une liste non exhaustive de ces cas merdiques (ma traduction est assez libre, comme vous pouvez voir. N.d.trad.) et de ce que je crois être la meilleure façon de se sortir des jolis beusiers dans lesquels vous pourriez vous être fourrés. Réfléchissez d'avance à ces situations et à leurs solutions, de façon à être préparés pour le jour où, inévitablement, l'une d'entre elles vous surprendra.

#### ATTERROS VENT-ARRIERE.

Si ça vous est jamais arrivé, il y a toutes les chances que ça vienne un de ces jours. Il suffit de quelques secondes d'inattention et même, parfois, malgré toute la concentration possible, vous pouvez vous retrouver vent-arrière en finale simplement parce-que le vent a tourné à cause d'un thermique durant les dernières secondes de votre approche.

Il existe une technique qui, dans certains cas, peut vous permettre d'effectuer un atterro presque parfait...vent-arrière.

Okay, vous vous trouvez en finale, aucune chance de faire un 180 et vous êtes vent dans le cul. Que faire ? Well, la chose à ne jamais faire, c'est décrocher l'aile. Ce serait probablement la pire des choses que vous pourriez faire dans un tel cas. Malgré cela, il semble que ce soit ce que beaucoup de pilotes laissent se passer, simplement parce-qu'ils volent à vitesse-sol au lieu de vitesse-air. Assurez-vous de connaître le rapport position de la barre / vitesse-air de votre aile et, si vous vous trouvez en finale vent-arrière avec le sol qui démerde à Mach 2, n'essayez pas de le ralentir à 3-4km/h de votre vitesse de décrochage avant d'arrondir. Nous savons tous que c'est pas rigolo de planter l'aile dans la terre sans arrondir quand on pose sans vent. Vous pouvez donc imaginer le potentiel si on ajoute 10 à 15km/h de vitesse-sol à la situation. Le tableau n'est pas jojo.

Voilà ce que vous allez faire. Vous êtes à 10m du sol vent-arrière. Vous allez garder votre vitesse-air entre croisière et finesse max. Positionnez vos mains haut sur les montants et redressez-vous au max dans votre harnais. Vous allez maintenir cette vitesse jusqu'à ce que la barre de contrôle soit à 3m/sol. Alors, d'un seul mouvement, ralentissez l'aile à vitesse normale et, avec la barre à 2m/sol environ, cabrez l'aile très brutalement. Maintenez les bras tendus à l'extrême et préparez vous à courir (vite) dès que vous toucherez le sol.

Analysons les différences entre cette technique et un atterro normal: Primo, le sol va défiler à toute vitesse. Vous ne devez pas laisser ceci vous impressionner au point d'obscurcir votre jugement. Gardez votre objectif à l'esprit et vous arriverez à sauver cet atterrissage avec un minimum ou même aucun dégât. Dans un atterro normal, vous attendez que votre barre de contrôle soit à 1m du sol avant de ralentir votre aile et d'arrondir. Vous aurez besoin d'environ le double en vent-arrière. Tout va vous sembler se passer extrêmement vite, vous devrez donc absolument vous assurer d'exécuter les manoeuvres correctement.

Lors d'un atterrissage normal, vous pouvez sentir l'effet de sol sur votre aile qui vous indique ainsi quand pousser pour arrondir. En vent de cul, vous ne pourrez utiliser cette indication pour deux raisons: La première est que vous serez trop près du sol quand cet effet se fera sentir et qu'il sera déjà trop tard pour arrondir sans assurer le crash. La seconde raison est que, pour sentir l'effet de sol, il faut tenir ses montants avec une certaine délicatesse, ce que je vous soupçonne de n'être pas en état de faire vu les circonstances.

Enfin, en atterrissant normalement, vous vous attendez à toucher le sol avec une vitesse faible ou nulle, donc à peu (ou pas du tout) courir. En vent-arrière, vous devez prévoir de toucher le sol en courant.

On a donc vu ici que les atterros vent de cul peuvent être sauvés et même paraître presque gracieux quelques fois. L'importantissime est de ne pas laisser l'aile décrocher avant l'arrondi. Une plantée à haute vitesse en serait le résultat inévitable.

#### DECOLLAGES SANS ETRE ACCROCHE

Si la perspective de décoller sans être accroché à votre aile ne vous fout pas une pétoche d'enfer, c'est que vous avez été bercé trop près du mur. Quelques uns des pilotes les plus consciencieux qu'on ait vu entre des montants de trapèze ont oublié un jour de s'accrocher et ceux qui ont survécu seront les premiers (et les seuls...N.d.trad.) à vous dire qu'ils n'auraient jamais imaginé que ça puisse leur arriver. Il y a beaucoup de raisons d'oublier de s'accrocher, mais je vais vous dire la meilleure et la plus simple façon de l'éviter: ACCROCHEZ VOTRE HARNAIS A VOTRE AILE AVANT D'ENTRER DANS LE HARNAIS ! Si vous utilisez ce truc, votre chance de décoller sans être accroché est diminuée de 95%. Pensez à votre ensemble harnais-aile comme à un ensemble indissociable et vous serez définitivement plus en sécurité.

Pour moi, il faut une situation extraordinaire pour que j'entre dans mon harnais sans qu'il soit déjà accroché à l'aile. Décoller à Owens Valley est une de ces exceptions. Si vous êtes

accroché à l'aile longtemps avant de décoller, il est très possible qu'un "dust devil" vous fasse décoller avant votre tour. Il existe d'autres exceptions de ce genre, mais elles doivent le rester plutôt que de devenir la règle. Couramment, il peut arriver que vous ayez à vous décrocher de l'aile pour, par exemple, reconstruire une partie de l'aile que vous auriez frottée sur un rocher lors de la marche vers le tremplin ou pour une raison similaire. Si vous vous êtes décroché pour une raison qui sort de votre routine habituelle, alors répétez toutes les quelques secondes: "je suis pas accroché, je suis pas accroché..." Je sais que ça fait un peu débile, mais il vaut mieux être un débile vivant qu'un intellectuel en bouillie. Bon, maintenant qu'on est sûrs que vous ne décollerez jamais sans être accroché, on va s'occuper du cas de votre pote qui a pas lu cet article et de ce qu'il devra faire si lui se trouve dans une telle situation.

Ce qu'il devra décider de faire au moment où il réalisera qu'il a décollé sans être accroché dépendra de différentes choses dont la plus importante est probablement la topographie du terrain. Une décision devra être prise en une fraction de seconde et l'erreur peut coûter la vie. Je suggère donc d'avoir un plan pour le non-accrochage sur chaque site de vol visité.

Le but évident après avoir quitté le sol sans être accroché est d'y retourner aussi doucement que possible. Analysons donc les divers types de terrains qui peuvent s'offrir ensemble avec divers genres de décollages et définissons le meilleur plan pour chacun.

**DECOLLAGE SUR UNE PENTE:** Imaginons que vous décolliez sur une pente douce ou modérée et que la barre de contrôle monte sous votre nez plus haut que normal. Vous réalisez alors immédiatement que c'est anormal et que vous avez commencé votre course d'envol sans être accroché. Il est fort probable que la meilleure chose à faire soit de simplement lâcher l'aile et la regarder s'envoler sans vous. Il est possible aussi qu'il vous faille quelques secondes pour réaliser que ça aurait été la meilleure solution disponible et que tomber de 3-4m serait encore la chose la plus sûre dans cette situation. C'est pourquoi vous devez avoir un plan pour chaque site AVANT le décollage. Les meilleures décisions ne sont pas prises en une fraction de seconde quand on est en plein stress.

Si vous vous êtes cramponné à l'aile trop longtemps et que vous avez maintenant 10m de vide entre vous et le sol, il faut oublier l'idée de lâcher. A ce stade, vous avez le choix entre deux possibilités: La première consiste à ramener l'aile contre la pente. En orientant vos jambes du côté où vous voulez tourner, vous déplacerez le centre de gravité de l'ensemble et pourrez amener l'aile dans la direction désirée. Arrangez vous pour que ce virage soit léger, sinon la force centrifuge induite pourrait bien vous faire lâcher prise. Au moment de l'impact, ne lâchez pas l'aile qui a de bonnes chances d'absorber une part du choc et de minimiser vos dégâts personnels. Vous allez probablement subir des blessures avec ce scénario, mais le but est de choisir l'option qui vous laissera avec le moins d'os brisés. La deuxième solution est de "piloter" l'aile tout droit jusqu'à être à 80-100m d'altitude. A ce moment, lâchez une main, et envoyez le para de secours puis crampez vous à nouveau à l'aile et attendez que le para s'ouvre. Accrochez vous à l'aile jusqu'à ce que le para vous fasse lâcher prise. A ce moment, vous êtes en train d'inaugurer un nouveau sport... Gardez vos

chevilles ensemble et préparez vous au roulé-boulé pour absorber le choc du retour à la terre nourricière. C'est en principe dans ce genre de situation qu'on apprécie les paras à déploiement pyrotechnique.

Attention: je n'ai pas dit de lâcher l'aile et ensuite déployer le para, vous devez avoir le para déployé et gonflé AVANT de lâcher l'aile !!!

**DECOLLAGE FALAISE:** Dans un décollage falaise, l'option de lâcher l'aile dès qu'on réalise qu'on n'est pas accroché est inutilisable. Quelles sont donc les autres options? Suivant l'hospitalité du terrain environnant le départ, on peut envisager le retour à la pente. Bien sûr, s'il s'agit d'une haute et large falaise à pic, on n'aura aucune peine à se résigner à envisager une autre solution plus engageante. On emploiera donc la solution du déploiement du parachute (...si on peut la considérer comme plus engageante...).

C'est évident que le décollage non-accroché est une situation que personne ne va rechercher, mais vous devez vous préparer à cette éventualité. Si vous n'êtes pas sur un site de 100m de dénivelé, n'essayez pas de vous cramponner à l'aile jusqu'à l'atterrissage. Vous n'avez peut-être pas la force que vous vous prêtez le soir autour d'un canon de rouge. Si vous voulez vous faire une idée de ce que ça suppose, penchez-vous à des tubes placés comme un trapèze fictif. Chronométrez combien de temps vous tenez (pensez au poids de l'équipement...). Répétez ensuite l'opération avec quelqu'un sur le dos. Ça vous donne une idée d'un virage à 60°. Ne pariez pas sur votre capacité à tenir le coup...

#### ATTERRISSAGES DANS LES ARBRES

Ceux d'entre-nous qui vivent dans l'ouest des USA ont peu de chances d'être confrontés à ce problème, au moins quand ils volent à la maison. Malgré cela, plein de sites mal entretenus sont bourrés d'arbres tout partout et plein de pilotes ont passé plein d'heures agaçantes à 15m du sol en attendant qu'on les décroche. De nouveau, le but est d'éviter les arbres, mais, encore une fois, voyons quoi faire si vous vous trouvez dans une situation où vous savez que vous allez devoir vous poser dans les arbres.

Normalement, si vous devez vous poser dans un arbre, vous êtes censé le savoir quelque chose comme entre cinq secondes et deux minutes avant que ça arrive. Voici quoi faire: Si possible, vous allez sortir les pieds du harnais (si on se débat dans les arbres, c'est bien de pouvoir s'accrocher avec toutes les parties du corps disponibles). Essayez de centrer l'arbre et volez droit dedans. Si vous atterrissez dans un arbre, il vaut mieux y rester accroché. Si vous le touchez juste avec le bout de l'aile, ça peut être très dangereux et certainement la pire des choses à faire dans ce cas. Atterrir entre deux arbres est également mauvais et la descente ensuite est réservée aux écureuils-volants. De toutes façons, le pire scénario est de toucher l'arbre et tomber sur le sol ensuite.

Ayant appris à voler dans le sud-est (des USA - N.d.trad.) où les arbres sont légion, on m'a appris que, pour poser dans un arbre, je devais considérer le sommet de celui-ci comme le sol et arrondir doucement dessus. Je pense personnellement que si je devais atterrir dans un de ces fumiers d'arbres, je prendrais assez de vitesse pour aller jusqu'à son centre. J'ai grimpé assez de ces trucs là quand j'étais gosse pour savoir que les

branches cassent quand on compte sur elles. Je veux arriver à la partie de l'arbre où elles tiennent - je veux dire le tronc... Que vous vouliez arrondir sur l'arbre ou foncer dedans, une chose est sûre, vous ne voulez pas en tomber. Au moment où vous toucherez l'arbre, vous allez donc vous agripper à ce que vous trouverez de plus solide dans votre périmètre atteignable (mais non, pas votre trapèze !!!).

Gardez à l'esprit que vous avez entre 25 et 35kg d'aile pendus à votre dos. Il est donc très possible qu'ils essaient de vous tirer des griffes de l'arbre. Je suggère d'utiliser votre parachute à ce stade. Sortez le du harnais et jetez le par dessus une branche près du tronc. Si possible, utilisez la courroie pour attacher l'aile de façon à ce qu'elle ne puisse vous tirer en bas de l'arbre. Le point suivant consiste à sortir du harnais. Ça ne sera pas nécessairement facile, mais vous allez être surpris de voir comment l'adrénaline peut vous faire réaliser des choses étonnantes. De nouveau, le but est d'éviter de se casser la gueule en bas: Assurez vous donc avec les moyens du bord pour ne pas tomber. On peut facilement survivre à un atterro dans un arbre, mais plus d'une personne est déjà morte de la chute d'un arbre APRES l'impact. AYEZ UN PLAN !

#### LE TRUC DU MOIS

Vous n'avez jamais envisagé d'utiliser votre para de secours mais vous ne devriez avoir aucun doute sur la manière de l'utiliser si besoin. Participez à un séminaire d'utilisation des parachutes de secours, au moins un est organisé chaque année par la fédération.

G.W.Meadows

#### REMARQUE INTERESSANTE A PROPOS DE CET ARTICLE

L'article est accompagné d'une mention de dégageement de responsabilité typiquement américaine:

"WARNING: L'instructeur général a déterminé que l'usage des informatoins contenues dans cet article sans l'assistance d'un instructeur certifié de l'USHGA (United States Hang Gliding Association) peut être dangereux ou même mortel. Assurez-vous une assistance professionnelle."

J'aimerais bien demander de l'aide professionnelle quand je dois poser de cul ou dans les arbres ou encore quand j'ai oublié de m'attacher et que je vole déjà...

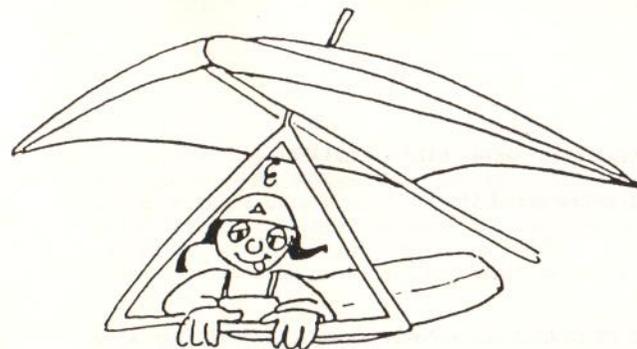
André

\*\*\*\*\*

MICHEL DA-ROS vend son SELECT 14 d'avril 88 (trilamilar rose fluo superbe) 50 vols état de neuf pour la modique somme de:

Frs. 3'000.-

Téléphoner le soir au: 022/29 67 33



# DELTA PLUS

LES AILES :

MOYES : XS - GTR

ELLIPSE : RADIANT - SURF

LE MATERIEL ET L'EQUIPEMENT

POUR LE VOL LIBRE :

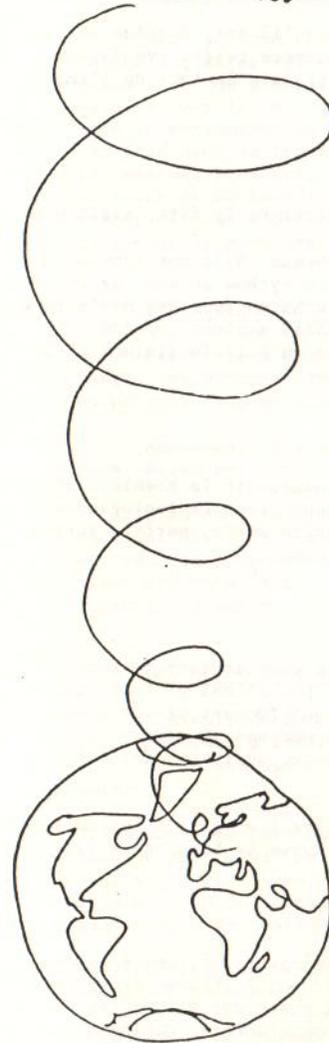
HARNAIS : KELLER

VARIO-ALTI : FLYTEC - AFRO - ETC.

CLAUDE MENETREY

1252 MEINIER

Tél. 752.43.45



## SALEVE PROPRE EN MUSIQUE

13 octobre 1990

Les DELTA CLUBS SALEVE ET GENEVE ont reconduit pour la 6ème fois l'opération "Propreté" de leur site favori.

Le Salève n'étant pas vraiment un dépotoir, non qu'il soit de plus en plus propre, mais en tout cas de moins en moins sale (conscience collective ?...), cette édition spéciale "balayage en musique" se voulait être la fête de l'improvisation, de la fantaisie et de la surprise.

### MUSICIENS WANTED

Un appel à tout musicien en herbe, principal acteur de la fête, avait été fait par la voie des ondes et des médias.

Petite fausse note, nous les espérons plus nombreux. Mais nos troubadours d'un jour (et c'était les meilleurs !) ont su donner le rythme au son de cor des Alpes (Echo du Moléson), de clarinette, d'accordéon, d'harmonica. Les New's Pères inconditionnels de "Salève propre" et passionnés de jazz, avaient répondu présents, le "Perly Gugen Musique" et autres musiciens en ballade étaient de la fête. Même en parapente, le duo musical était possible.

### RENCONTRE FRANCO-SUISSE AU PIED DU SALEVE

Tandis que le nettoyage battait son plein, on inaugurait la première station d'un parcours pédagogique au départ du sentier d'Orjobet, trésors géologiques et botaniques dans les basses couches et trésors d'une autre sorte, parfois surprenants, certes moins naturels, dans les fourrés sommitaux.

### FAITES LA FETE !

Faire place à l'improvisation de chacun, c'était compter sans ce goût perdu de la fête et du jeu, l'occasion était offerte, peu en ont profité, que de talents cachés ! Heureusement il y a ceux qui osent, qui foncent et qui jouent le jeu. Sur la place de la Croisette, devant les enfants médusés et ravis, il nous a été donné de voir un numéro de jonglage extraordinaire, au rythme des notes de nos New's Pères bien connus.

L'ambiance était bonne, le buffet de l'apéro assez bien garni, les assiettes de spaghettis se succédaient aux terrasses de bistro (vive le beau temps !).

### CHASSE AUX ORDURES, CHASSE AU TRESOR !

Cadeaux empoisonnés du pollueur, cadeaux pour le ramasseur. Les enfants étaient venus nombreux, soit dans le cadre de leur classe, soit avec leurs parents, éveillés certes au problème écologique, mais aussi en quête des étiquettes magiques cachées et disséminées sur le parcours du combattant par quelques membres des DELTA CLUBS, donnant accès aux nombreux lots de la "chasse au trésor".

- 2 -

le collège du Léman, un des sponsors de l'opération, était venu en force avec quelques 30 élèves. Deux bus avaient été mis à disposition, avec chauffeurs, Une navette régulière entre la Croisette et le Téléphérique avait été organisée. La société du téléphérique assurait comme les années précédentes, la gratuité de ses installations à tous les éboueurs de la nature. Véhiculés, nourris, récompensés avouez que le coup de balai en valait la peine ...

### LA MAIN DANS LE SAC

Même lorsque l'on donne, même lorsque tout est gratuit, il y a encore les "pique-assiettes" et c'est le cas de le dire. Il vaut mieux en sourire et ne pas dramatiser une situation plutôt cocasse et comique. Seul le sac poubelle était de mise ce jour là, et pourtant nous avons vu ... mais oui, une personne certainement bien intentionnée, se servir largement et allègrement sur la table "apéritif"..., une fois dans la bouche, deux fois dans le sac, de quoi faire un festin le reste de la semaine. Sans compter les gobelets, couteaux, fin de briques de jus d'orange et fonds de bouteille. Il y aurait eu également razzia sur les lots de la chasse au trésor si nous n'étions pas gentiment mais fermement intervenu. Cela fait aussi partie de la surprise.

### BILAN REJOUISSANT

Difficile d'évaluer le nombre de bénévoles, entre 500 et 1000 pour être large, les ordures il y en avait encore pas mal, mais ose-t-on dire que nous avons eu presque trop de monde ?

Archamps, Cruseilles et Monnetier se sont partagés la tâche d'évacuer les sacs. Bilan positif.

Bien sûr, sur le nombre, il y a ceux qui apprécient, ceux qui encouragent, ceux qui aident et qui soutiennent, il y a ceux qui s'en foutent, ceux qui râlent et ceux qui poléminent : Salève Suisse, Salève Français ? Nous n'avons pas de frontière dans la tête, la Salève nous tient à coeur, sa propreté aussi et nous passons aux actes.

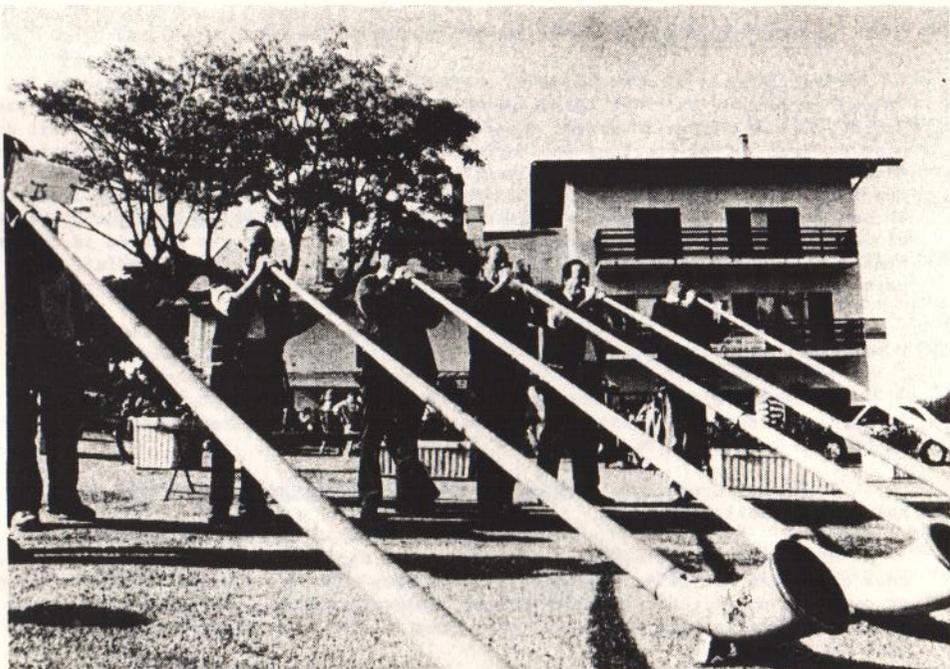
### LES HEROS SONT FATIGUES

L'avenir de Salève propre. Beaucoup d'énergie dépensée, organiser, solliciter, encore solliciter. Certaines associations ont proposé leur aide, peut être prendront-elles la relève ?

"Salève Propre" sera-t-il envisagé avec la même ampleur ? d'une manière différente, en tous cas. Les héros sont fatigués mais pas encore découragés. "Salève propre 92" se fera donc "sans tambours ni trompettes". C'est un fait que pour une noble cause, la disponibilité gratuite et bénévole est la condition sine qua non du succès. Pour cela un grand merci à tous ceux qui ont contribué à la réussite de "Salève Propre en musique" :

GHI - Collège du Léman - Conseil d'Etat de Genève - Ville de Genève - Les communes de Monnetier-Mornex - Archamps - Bossey - Cruseilles - La Muras - Collonges - Thoinex - Veyrier - Perly Certoux - Société du Téléphérique - Club de ski de fond du Salève - CAF Saint Julien - FSVL - Artisans Boulangers Pâtisseries de Genève - Boulangerie ZOGG - Laiteries Réunies - Mac Spag - Vin Union - Migros Genève -

Coop Genève, Roland Guignard - Air Club Genève - Centre Delta Parapente de Verbier - Chausse - Coqs - Florient Divorve - CEG - SI Genève - Cactus Sports - Coquoz Sports - Wind Service - Hofstetter-Sports - Sports Aventure - Olaf Imhoff Assurances Club Aéronautique d'Annemasse - Casino Annemasse - J.Pierre Rodieux - Mr SIMEN - Rinsoz Motos - Dorga SA - Nicolas Faure - Editions Reuille - SBS - JDC - Coca-Cola Liechti - L'Echo du Moléson - Les New's Pépères - Emile HODEL - B. Gisin - Radio Lac - Nostalgie - Les parapentistes musiciens et tous ceux qui ont bossé dans l'ombre.



...ET VOICI THE NEW MEMBER OF THIS EDITION. SON NAME IS THIERRY MAILLARD AND IL LOOKS VERY SYMPATHIQUE, ISN'T IT ?



Voici la proposition de fusion des deux clubs (DCG+CPS) que nous avons soumise au Club de Parapente du Salève et les réserves que nous y mettons réfléchissez y bien afin de vous faire une opinion. La question vous sera posée le 23 janvier 91 à l'assemblée générale

\*\*\*\*\*

INTEGRATION DE TOUTES LES ACTIVITES VOL-LIBRE DANS UN SEUL CLUB

Proposition du Delta Club Genève

PREAMBULE

Pour diverses raisons mentionnées ci-dessous, le comité du Delta Club Genève (DCG) a décidé de proposer à sa prochaine assemblée générale d'intégrer l'activité parapente comme faisant partie intégrante des responsabilités du club et, par conséquent, d'accepter les membres parapentistes comme membres actifs du club et ceci sans aucune restriction.

En réalité, les statuts permettraient au comité de prendre cette décision sans consulter l'assemblée générale, puisqu'ils font ainsi mention du but du club: "promotion du vol libre sous toutes ses formes..." (pour le texte exact, se référer aux statuts du DCG). Néanmoins, au vu des problèmes qui risquent de se poser, le comité a décidé de consulter l'assemblée générale sur ce sujet avant d'entériner toute décision.

\*\*\*\*\*

PROPOSITION

La proposition du comité s'adressant à l'assemblée générale du DCG aussi bien qu'au Club de Parapente du Salève (CPS) serait la suivante:

Le DCG propose au CPS une fusion des deux clubs en un seul club de vol libre et non plus de delta ou parapente.

Le DCG propose au CPS une fusion des statuts du DCG et du CPS, fusion dans laquelle on retiendrait les meilleurs points des statuts respectifs des deux clubs.

Le comité du nouveau club serait formé des deux comités respectivement en exercice au DCG et au CPS au moment de la fusion.

Par la suite, aucune distinction ne serait faite entre membres deltistes ou parapentistes, à l'exception des diverses règles de vol et de sécurité édictées par le nouveau comité et qui, compte tenu des caractéristiques de vol différentes, seraient individuellement adaptées aux deltas et paras.

\*\*\*\*\*

#### POURQUOI CETTE PROPOSITION

La proposition du comité du DCG est basée sur les raisons, considérations et nécessités suivantes:

Il existe une très forte demande de la part des parapentistes pour une organisation solide permettant la pratique du parapente dans des conditions satisfaisantes pour tous les partenaires concernés et un club de vol libre fort et bien organisé est probablement l'instrument le plus à même de créer et de gérer l'infrastructure nécessaire en profitant des installations existantes du DCG et des acquis du CPS, aussi bien que de l'expérience des deux clubs dans ce domaine. Dans cette optique, une fusion des deux clubs nous paraît être la procédure évidente.

Les statuts du DCG lui font devoir de promouvoir la pratique du vol-libre sous toutes ses formes et le parapente en est indiscutablement une.

La pratique sauvage du parapente due à l'absence d'une infrastructure suffisamment attrayante génère un nombre croissant de nuisances sur les sites de vol (non respect des aires d'envol et d'atterrissage officiels, dommages à la propriété, etc...), nuisances dont la principale victime est le mouvement du vol-libre tout entier et qui remet en question les acquis des clubs organisés.

Un seul club de vol libre acceptant indifféremment deltistes et parapentistes aurait, du simple fait du nombre, un poids politique sensiblement accru lors de nos contacts avec les diverses administrations et instances officielles.

Les buts à atteindre par un club de parapente étant sensiblement les mêmes que ceux d'un club de delta, il nous paraît plus rationnel de concentrer nos efforts dans une même direction.

De plus, un nombre important de deltistes sont devenus également parapentistes et quelques parapentistes sont devenus deltistes et tous apprécieraient beaucoup de pouvoir pratiquer leurs deux hobbies dans un cadre unique.

Pensant que les considérations mentionnées ci-dessus ne peuvent générer que des avantages pour les parapentistes membres du CPS (à l'exception de la cotisation annuelle du nouveau club qui serait certainement plus élevée que la coti actuelle du CPS), nous suggérons au CPS de transmettre notre proposition à ses membres lors de sa prochaine assemblée générale.

\*\*\*\*\*

#### CONDITIONS

Un certain nombre de conditions préalables doivent être réunies avant qu'une fusion des deux clubs puisse être réalisée. Ces conditions sont à notre avis les suivantes:

Accord de l'assemblée générale du DCG.

Accord du CPS.

Extension ou agrandissement de notre terrain actuel afin de créer des zones d'atterrissage différenciées delta/para pour des raisons évidentes de sécurité liées aux caractéristiques de vol différentes des appareils (vitesse et finesse en approche).

En ce qui concerne ce dernier point, nous avons d'excellentes perspectives pour une solution devant satisfaire à peu près toutes les exigences dans un proche avenir.

En conclusion, nous demandons à tous les intéressés et plus particulièrement aux membres du comité du CPS de bien vouloir réfléchir à cette proposition, de nous faire connaître leurs éventuelles suggestions/objections et, à la suite d'un débat encore à venir, leur position définitive à ce sujet.

LE COMITE DU DCG

---

Pour vos autocollants... affiches...  
et panneaux publicitaires...

Séripub  
Dominique &  
Frédéric Lüthi

VOTRE SERIGRAPHIE

Tél. 022. 782 55 57

---

A VENDRE:

Parapentes: XC NEUFS. Décollage atterro super-facile.  
Finesse 5. Neufs 1000 Frs. Fin de stock.

Combis en Biax: Matériaux respirants. Taille L uniquement.  
Liquidation 100 Frs. Stock très limité.

J. C. Lachavanne / Tél: 022/69 21 33 Fax: 022/69 24 64



# Roberto

## PASTA

SEUL SPONSOR OFFICIEL DES  
CHAMPIONNATS SUISSES INDIVIDUELS  
DELTA 1990, NOTRE AMI CARUGATI NOUS  
A OFFERT 100 KILOS DE SES FAMEUSES  
"PATES ROBERTO" QUE LE REDAC-CHEF  
VOUS RECOMMANDE, EN ETANT LUI-MEME  
UN FERVENT ADEPTE.

LA RECETTE DU REDAC-CHEF:  
(seulement pour cordons bleus  
confirmés, étant donnée la  
complexité du processus).

INGREDIENTS:

1 paquet de PATES ROBERTO  
1/4 de crème fraîche  
1 poêle à frire  
1 cuisinière (électrique ou gaz)

Mettre la poêle SUR la plaque, le  
feu SOUS la poêle, les pâtes DANS  
la poêle et la crème SUR les pâtes  
(pas de confusion !!!).

Faire revenir la crème en douceur à  
la limite de l'ébullition jusqu'à  
une consistance onctueuse et servir  
avec du bon pain frais. C'est prêt.

ON TROUVE LES PATES ROBERTO DANS  
TOUS LES MAGASINS D'ALIMENTATION  
DIGNES DE CETTE APPELLATION.