Icare dans le ciel suisse

Autor(en): **Cattin, Jean-Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **22 (1976)**

Heft 12

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848741

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Icare dans le ciel suisse

C'est à Kitty Hawk, en Caroline du Nord (à l'endroit même où les frères Wright accomplirent leurs premiers vols), que se retirait en 1972 l'ingénieur Francis Rogallo, le «père» de l'aile delta.

Depuis Dédale et Icare, le vol humain a été le rêve impossible, l'espoir inassouvi. Les tentatives et les recherches n'ont pas manqué: de Léonard de Vinci à Otto Lilienthal, combien d'hommes ont-ils voulu conquérir le ciel qui leur était interdit?

Il aura fallu attendre jusqu'en 1949 pour inaugurer l'ère de l'homme-oiseau. Le premier brevet déposé par Francis Rogallo marque le point de départ d'une nouvelle aventure. L'Amérique s'étonne lorsque Bill Bennett survole la Statue de la Liberté à New York, le 4 juillet 1969. Et déjà ce nouveau sport entreprend la conquête du monde.

En Suisse, c'est un Valaisan, Etienne Rithner, qui fera surtout connaître l'aile delta. Après de nombreux tâtonnements, il construit son propre engin, fait partager son enthousiasme à de nombreux élèves, gagne la première Coupe d'Europe, fonde une école aux Diablerets. L'engouement pour ce sport nouveau est extraordinaire. La télévision suisse romande tourne un film avec des champions qui s'élancent du massif des Diablerets, à près de 3000 m d'altitude.

L'aile delta est un peu un paradoxe: elle est l'aboutissement de recherches séculaires, elle naît en un siècle de grande technicité, et pourtant elle paraît si simple: quatre tubes métalliques, vingt mètres carrés de voilure, des câbles, un harnais, un trapèze: c'est tout. L'homme, en déplaçant le poids de son corps, modifie la direction et l'angle du vol. Désormais, il est le maître de la terre et du ciel.

Pourtant, l'élégance et l'aisance des Icares modernes ne doivent pas laisser croire à la facilité du vol delta. L'apprentissage en est long et difficile, et il y a loin des premiers essais en rase-mottes jusqu'aux magnifiques évolutions

présentées par les champions. Le courage ne suffit pas, la témérité n'est pas de mise. Une longue patience, une ténacité sans faille, une technique sans cesse améliorée, des connaissances poussées sont des conditions indispensables de réussite. Le relief, le climat, les vents doivent être aussi familiers que le planeur de pente[1].

L'Office fédéral de l'air suisse de même que la Fédération suisse de delta ont suivi de très près la prolifération des hommes volants. Actuellement, ces deux instances œuvrent dans un but commun, et impératif: la sécurité. L'autorisation de vol n'est accordée qu'à des appareils répondant à toutes les exigences, et les brevets ne sont remis qu'après des sélections rigoureuses. L'improvisation des débuts est révolue. Sur de telles bases, le sport delta pourra se développer et attirer de nouveaux adeptes.

Priorité au sérieux et à la sécurité; ensuite, mais ensuite seulement, place à la griserie des grands espaces, où l'homme se mesure aux oiseaux, dans leur propre élément.

Jean-Pierre Cattin

[1] *«Planeur de pente»: appellation officielle de l'aile delta.*