

SOUS LE SIGNE des grands oiseaux de mer

MICHEL BOUËT

Je projetai d'aller virer à la pointe de la Bretagne. Or personne, au départ de Rennes n'avait encore essayé : dans cette direction on ne dépassait pas Pontivy, justifiant presque cette remarque d'un de mes vieux camarades vélivoles installé en Provence : « A-t-on idée de voler dans des coins aussi pourris que la Bretagne ! ». Cependant depuis Rennes, nous avons déjà viré au Mont-St-Michel, à Saint-Malo, au Fort de Penthière, à la Trinité-sur-Mer, sur le golfe du Morbihan, à La Baule, — tous lieux que l'on ne peut citer, sans avoir l'air d'égrener un itinéraire touristique. J'avais envie de faire plus, d'aller jusque dans le Finistère, où j'avais vécu autrefois. Sur les cartes, — précieux guides du rêve —, j'avais étudié des circuits possibles s'appuyant aux nombreux bossellements de cette terre ancienne. Mon ami Daniel Quéméré, instructeur au Centre national et qui était finistérien, m'avait plusieurs fois relaté que lorsqu'il était à Lorient, dans l'Aéronavale, il avait au cours de missions eu l'occasion d'observer des conditions assez « fumantes » (suivant le terme de l'argot vélivoles) sur beaucoup de régions armoricaines. Et il était persuadé qu'il y avait des vols intéressants à essayer. J'y avais souvent repensé... Et j'étais arrivé à l'idée que le gros bourg de Pleyben, sensiblement à mi-chemin entre Morlaix et Quimper, pouvait constituer un point de virage relativement sûr, et cependant franchement bas-breton. J'attendais d'avoir une situation météoro-

logique favorable pour cette tentative qui tournerait le dos à nos habituels circuits en direction du Maine, de l'Anjou ou du Poitou.

Le 11 août 1981, un météorologiste du centre régional de Rennes St-Jacques, au courant depuis longtemps de mes projets, m'accueillit, lorsque j'allai consulter les cartes et les sondages : « eh bien, pour Pleyben, pas d'objection aujourd'hui ! ». Il apparaissait même que, vue la situation générale ce jour-là sur la France, c'était en se dirigeant vers l'ouest qu'on avait de bonnes chances de boucler un circuit. Les risques d'« étalement » étaient minimes. Certes, le plafond ne dépasserait sans doute pas 1 300 mètres, et il ne fallait s'attendre qu'à des cumulus du type « médiocris ». Mais le vent NNE resterait de force faible. Muni de cette « météo » presque sur mesure, je n'hésitai pas à inscrire sur mon panneau : « Rennes-Pleyben-Rennes : 330 km A.R. ». C'était affronter la perspective de tenter une petite « première ». Je me gardai bien de présenter trop sérieusement mon but, lorsque les camarades me demandèrent où j'allais. L'un d'eux choisissait l'aller-et-retour classique vers Saumur... Je n'étais pas assez convaincu de mes probabilités de succès, pour le persuader de m'accompagner, d'autant plus que l'atterrissage en campagne pouvait présenter des écueils dans le Finistère. Afin de ne pas me retarder au départ, je décollai dès 12 h 15 sans prendre le temps de manger auparavant mon traditionnel casse-croûte. De toute nécessité, il fallait, pour espérer revenir me poser le soir à Rennes, virer sur Pleyben au plus tard vers 15 heures. Je me promettais au moins de faire la photo de ce bourg dont j'avais visité une ou deux fois l'église et le calvaire réputés, quand j'habitais Quimper.

Parfaitement remorqué par le fin pilote qu'était Marcel R., je partis sans hésiter sur mon cap, après avoir pris l'ascendance dans laquelle il m'avait déposé. Elle était franche, saine, malgré sa valeur encore modeste (+ 1). Elle me monta tout juste à 900 mètres. Au kilomètre 20 environ, je fus très vigilant à me visser dans une autre ascendance, car je n'étais plus qu'à 400 mètres de champs qui étaient encore presque partout chargés de moissons, comme d'une croûte dorée dans la fournaise de l'espace estival. Je laissai sur ma gauche la grande réserve de fraîcheur de la forêt de Paimpont parsemée d'étangs. Et je m'élançais sur mon cap, en cherchant à accélérer déjà l'allure pour améliorer ma vitesse de croisière. Vers Mauron (kilomètre 40, environ) le plafond avait un peu monté : enfin 1 000 mètres !

Ma confiance en l'amélioration progressive des conditions atmosphériques n'était pas démentie. Il y a ainsi des vols dont un pilote de planeur sait, par un certain sentiment lié à la familiarité qu'il a acquise du milieu aérien, qu'ils sont bien engagés ; il ne saurait pas dire pourquoi ; cela est d'ailleurs plus confus que mystérieux. Mais les indices, à être distinctement séparés par l'analyse perdraient peut-être de leur effet global.

L'attention quelque peu tendue avec laquelle j'avais mené ce départ vif laissa place à une vigilance plus tranquille. Je sortis le sandwich. La turbulence thermique croissante était de bon augure et bien agréable à éprouver, palpée par « l'ASW 20 » auquel j'avais mis ses rallonges d'aile. Il s'insérait immédiatement et exactement dans les ascendances, en absorbant leur élan avec toute la souplesse de sa voilure. Je savais qu'un peu après Loudéac j'étais à mi-chemin de la branche aller. Puis, je fus surpris d'être déjà en vue du petit massif bien individualisé que dessine la forêt de Quénécan, verrouillé à l'entrée par Mûr-de-Bretagne.

J'admirai au passage le lac de Guerlédan, enfoui en serpentin dans le vert profond de la forêt. Après un raccrochage aisé sur la lisière ouest, une longue transition rapide me fit aborder bientôt l'extrémité d'une barre bien marquée, mais qui avait été appelée un peu exagérément « les Montagnes Noires ». Elles s'étendaient d'est en ouest sur vingt kilomètres environ et étaient couvertes de bois sombres. Elles semblaient s'être portées à ma rencontre, pour ce vol qui aspirait à rejoindre la partie la plus occidentale de la Bretagne, comme en un retour vers une amie jamais oubliée et dont le frais sourire traverse inaltérablement le temps. Contrairement à ce qui se produit souvent lorsqu'on se rapproche des côtes, la base des nuages ne descendait pas (— je m'étais pourtant préparé à cette éventualité gênante —). Au contraire, elle montait même un peu : 1 200-1 300 mètres au-dessus du niveau de la mer, sous des cumulus peu opulents certes, mais fermes. Leur surface inférieure avait la couleur gris-perle plus ou moins ombrée, caractéristique de bonnes conditions. Mais comme le sol lui aussi dans son ensemble s'élevait, je ne demeurais toujours qu'à environ mille mètres par rapport à lui. Bien que, au club, nous soyons habitués à considérer que, pour notre région, c'était déjà une altitude confortable, j'eusse apprécié d'être plus haut car l'aspect compliqué et exigu des parcelles du terrain pouvait faire redouter d'y atterrir de fortune : le sol constamment animé comme d'un gros et immobile clapotis, — avec parfois de brefs escarpe-

ments —, était découpé en un damier tarabiscoté qui n'avait rien de géométrique. On y lisait l'inlassable patchwork des hommes au cours du temps, leur infini bricolage de la nature. Je me servais de ma connaissance du pays comme d'un zoom imaginaire qui me livrait l'anticipation de toutes les embûches du bocage qu'une perte de hauteur eût bientôt fait surgir, s'il avait fallu poser le grand oiseau trop uniquement fait pour voler. Mais, pour lors il n'y avait rien à craindre. L'émission d'ascendances se maintenait régulièrement, encore que les cumulus aient eu tendance à s'amenuiser...

Mon planeur était vraiment merveilleux de sveltesse et de stabilité à la fois. Ma main que je n'avais réussi à débarrasser complètement des traces poisseuses de mon sandwich collait un peu au manche. Et cela m'était désagréable, comme si j'avais commis une grossièreté à l'égard du glissant raffinement du planeur et de la propreté éclatante du ciel. J'avais laissé légèrement au nord de ma route Rostrenen, Carhaix... Comme toutes les agglomérations de cette région finistérienne, leur blancheur éblouissait presque.

Lors de la seule fois où ma mère était venue en Bretagne, c'était un trait qui l'avait frappée ; et, tout au bord de la mer, ces maisons blanches, associées aux claires couleurs des mouettes et à l'écume pétillante des vagues l'avaient remplie d'un étonnement ravi. Ce pays offrait quelque chose de toujours neuf, d'aérien, dans son avancée isolée sur l'Atlantique. Je l'aimais. Sa fraîcheur, sa candeur restaient intactes, à l'abri dans un passé profond et toujours vivant. En ce survol inédit, dans un planeur aux lignes si pures, chevauchant avec allégresse des ascendances vivaces, j'aurais pu croire que n'existait que cette lumière radieuse et pleine d'espoir, sur une terre des origines, qui toujours à nouveau émergeait de la mer.

Au-dessus de Chateauneuf-du-Faou, je tins à remonter soigneusement au plafond maximum, en prévision de l'exécution de mon point de virage proche, et pour complètement l'assurer. L'occasion me fut ainsi donnée d'épier un instant ce bourg un peu sévère, juché sur une des plus étroites boucles de l'Aulne dont je suivais alors la vallée. La photographie de Pleyben ne me posa aucun problème. Je pris deux clichés pour plus de sécurité, collé à la base vaporeuse d'un petit nuage. Je veillai à ce qu'apparût bien dans le cadre du viseur le bout de l'aile, pointée sur le village et comme le désignant. Il était 15 heures. Je restais donc dans le cadre de l'horaire prévu. J'admirais le panorama, tout en déplorant de n'avoir pas pris un

second appareil, avec de la pellicule couleur, pour fixer ces visions et ces impressions que le cours irrépressible du temps et celui tout aussi transitoire de ce vol dans le temps, me faisaient déjà considérer comme des « souvenirs » à retenir.

Vers les monts d'Arrée dont les landes couleur de rouille étaient surmontées par un troupeau léger de cumulus qui s'abaissaient au nord, je percevais, au bord du lac St-Michel, les installations de la centrale nucléaire. Elles mettaient une note de technologie inhumaine dans ce paysage dont elles avaient volé et violé l'abandon, me rappelant un peu ces vains blockhaus que l'Occupation avait laissés au bord de l'Océan. L'énergie atmosphérique que j'utilisais, elle, était « douce » et pacifique. Je n'en faisais que du plaisir, alors qu'elle était foisonnante. À l'ouest, dans de l'air plus humide, précédée par le long couloir encaissé du cours inférieur de l'Aulne, la rade de Brest avait une couleur d'émail gris bleuté.

De l'autre côté de la presqu'île de Crozon (couchée vers le large, comme un gros chien vigilant), s'ouvrait amplement la baie de Douarnenez ; puis un fin voile de lumière laiteuse semblait vouloir estomper l'immensité qui était au-delà. Au creux de la baie, j'apercevais fort bien les trois longues grèves de sable blond, dont j'avais souvent foulé le « luisant ». C'est sur l'une d'elles qu'il y a plus d'un siècle, un navigateur breton, Jean-Marie Le Bris, avait décollé un planeur rudimentaire de sa construction, remorqué par une charrette tirée par un cheval au galop. Il avait réalisé ainsi le premier vol ascendant qu'un homme ait fait avec un plus lourd que l'air. Un poète amateur avait pu écrire à bon escient :

*O toi ! Jean-Marie Le Bris,
Des oiseaux grands-voiliers épris!*

Dans mon planeur de performance en fibre de verre, nanti des connaissances multiples que nous avons maintenant sur l'atmosphère, je rendis humblement un hommage à la mémoire du précurseur méconnu du vol à voile.

Vers le sud la visibilité devenait plus confuse, opaque même. Et avec regret, je ne pus distinguer Quimper, au bout du ruban brillant de l'autoroute que je voyais pour la première fois. Je n'étais pas seulement captivé par ce pays de nouveau visité ainsi, en planeur, et en même temps

repris par tout ce que j'y possédais d'émotion intérieure, — ce pays qui a la permanence et la discrétion des lointains. Car plutôt qu'à lui et à moi, je pensais en ces instants et déjà depuis que j'avais touché aux Montagnes Noires, à Daniel Quéméré. Je songeais qu'il eût aimé ce vol, et également qu'il aurait eu plaisir à l'accomplir, dans son pays natal, où était encore sa mère. N'était-ce pas pour beaucoup grâce aussi à Daniel, à tous les conseils qu'il m'avait donnés lors de nos vols en double commande, que je travaillais efficacement ce jour, pour filer avec le parfait fuseau de l'"ASW 20 » cette distance dont on tisse les circuits ? Il m'était invisiblement présent, comme lorsque de la place arrière du « 904 », il m'enseignait tant de choses dites en si peu de mots, de sa voix toujours calme, comme sur un ton de confiance. C'est avec la même réserve minutieuse qu'il savait aussi exprimer les beautés de la nature alpestre que nous survolions, et dont il n'ignorait aucun détail orographique, comme un marin possède chaque « caillou » d'une côte. Ce vol, je le vivais un peu pour lui. Il était ce que je pouvais offrir de plus sensible à sa mémoire. Au printemps, il était mort accidentellement, percutant la montagne — inexplicablement —, près d'un pic des Alpes du Sud où nous étions souvent passés ensemble. Ainsi, tout l'espace si libre dans lequel j'évoluais me parut contenir des reflets cachés du vide irremplissable où se tiennent dissimulés et insaisissables, mais toujours présents, ceux que l'on appelle des « disparus ». À la lumière et à l'immensité dans lesquelles je baignais en éprouvant ma joie perpétuellement inchangée de voler, se mêlait une amère nostalgie. Me revinrent les paroles de Daniel que A. m'avaient rapportées, prononcées à la fin d'un beau vol de 200 km qu'il lui avait fait vivre pour son baptême en planeur : « Vous comprendrez maintenant pourquoi j'aime ce métier. Voler est toute ma vie ». Je ressentais ces simples mots d'un être d'habitude peu loquace, comme le sceau même de son existence anéantie.

Le retour à Rennes ? ... Je fus tenté d'en abandonner l'idée pour prolonger mon vol dans la région finistérienne. J'eusse procédé à un peu de prospection aérologique mais, surtout, j'eusse poursuivi la rétrospection où je me complaisais, à la vue d'un sol qui parlait en silence tellement à mon vol. J'aurais d'abord essayé de monter vers le nord, de dépasser même le point haut de Roc'h Trévézel... Puis, en fin d'après-midi faisant demi-tour, j'eusse cherché à me rendre sur l'aérodrome de Quimper. J'éprouvais le même désir de ne pas revenir vers l'intérieur des terres, que lorsque j'ai

passé un week-end au bord de la mer, et qu'à chaque kilomètre du retour, je sens se rapetisser, s'alourdir et se banaliser l'horizon vers Rennes.

Demeurer en l'air et conserver la vision de l'Océan étaient des besoins qui chez moi convergeaient. Ce n'était pas la première fois que je m'en avisais, et que le ciel et la mer me paraissaient participer au même allègement de toutes choses, à la même solitude libératrice, pour se rejoindre dans l'horizon intangible. C'est sur lui que la froide mort avait désormais déposé mon ami, comme un gisant pour toujours tourné vers le ciel.

Finalement, après avoir longé à nouveau les « Montagnes Noires », sans n'y rien déceler d'aérologiquement remarquable, et spiralé au-dessus de Gourin, je pris quand même le cap pour rentrer, en me disant que si j'y parvenais, mon vol vaudrait un nombre de points appréciables pour mon club, dans le classement à la Coupe Fédérale... C'était admettre de lui restituer une dimension purement sportive, qui contrastait avec l'espèce de méditation vélivole à laquelle je venais de me livrer. Je m'attendais à ce que les 165 km, en sens inverse, fussent moins aisés à parcourir qu'ils ne l'avaient été à l'aller, ne serait-ce qu'à cause de l'affaiblissement normal de l'activité thermique dans la deuxième partie de l'après-midi, et de la composante du vent qui m'était maintenant légèrement contraire.

La circonspection avec laquelle j'avais mené le vol jusqu'à Pleyben risquait de me pénaliser à ce moment (Daniel ne m'avait-il pas souvent dit que mon défaut était de ne pas conduire mes vols assez vite ? — mais alors, aurais-je eu autant le loisir de réfléchir, comme j'aimais m'y adonner en planant ?...). Jusqu'à la forêt de Quénécan, je progressai encore assez bien. Si les ascendances étaient toujours fidèles aux rendez-vous sous les cumulus, ceux-ci tendaient cependant à se clairsemer. C'était seulement beaucoup plus au sud que je les voyais prospérer. Faire le détour par cette zone ne serait-ce pas comme on dit, plus court que la ligne droite ? C'est souvent vrai en vol à voile. Mais j'aurais été conduit à me rallonger beaucoup en kilomètres. Je décidai de ne pas céder à cette sollicitation à laquelle paraissait pourtant vouloir me pousser le vent qui m'avait fait dériver d'environ une dizaine de kilomètres de ma route, puisque je me trouvai à la verticale de Guéméné-sur-Scorff. Avait-il forcé sans que j'y prisse garde ? Je sentis me gagner un certain doute sur mes chances de boucler le circuit. Du moins, ça n'allait pas être très facile... Un thermique qu'à cause de sa valeur mollissante, je négligeai à tort d'exploiter jusqu'au sommet,

préluda à une phase qui, vers Pontivy, me donna réellement de l'inquiétude. J'étais redescendu plus que je ne l'aurais voulu. Même plus cinq cent mètres au-dessus du sol ! Mais j'avais surtout l'impression déconcertante, lancinante, et presque déjà décourageante que les poussées ascensionnelles étaient en train de se désorganiser. Or j'avais encore une centaine de kilomètres à effectuer...

Le terrain de Pontivy que je n'aperçus d'ailleurs pas tout de suite à l'est de la ville, me simplifierait l'atterrissage, si le vol devait malheureusement s'achever là. Mais il ne fallait pas pour autant m'y ancrer, sous prétexte de raccrocher en sécurité ! J'avais de cette petite ville coquette une vue assez rapprochée pour détailler sa physionomie, ainsi que le « canal de Nantes à Brest » qui la traversait, et dont les bateaux multicolores évoquaient un farniente que le vol à voile ne me donnait guère, surtout à ce moment décisif où j'avais à me battre, tant pour récupérer le moindre mouvement de l'air que pour me persuader que cela restait possible. La seule chose qui retint mon attention fut la circulation spasmodique des voitures, au rythme de l'alternance laconique des feux rouges et des feux verts. Ah ! comme j'avais envie que le planeur démarre enfin pour de bon et reprenne sa route aérienne, au lieu que je le force à se contorsionner dans des bulles inconsistantes.

C'est en pariant sur les modestes collines à l'ouest de la ville (obligé donc de revenir sur mon chemin) que je réussis enfin à me dégager. J'ai serré bien fort le thermique, cueilli juste à l'instant où il se formait et qui se renforça heureusement. Quelque peu rasséréiné, je repartis en avant, augmentant la vitesse, — tout en ne m'expliquant pas très bien l'altération des conditions —. L'air avait comme changé de transparence... A vrai dire, je le sentis plus que je n'en fis l'observation. Quelque chose d'étal et d'insidieusement appesanti semblait menacer d'une lente et morne dérision l'aspiration inlassable du planeur à l'envol.

Puis, voilà qu'une deuxième fois je me retrouvai bien bas, plus bas encore qu'à Pontivy, en direction de la forêt de Lanouée dont la forme en triangle équilatéral était si aisément identifiable. Je n'avais même plus 400 mètres sol... Quel écroulement ! Tout en repérant les champs posables, — d'ailleurs peu nombreux vu le retard des moissons (ce qui contribuait à augmenter mon anxiété) —, je dus me bagarrer à nouveau très dur, en restant incisif, pour me maintenir en l'air. J'ai été tellement occupé à centrer

l'« ASW 20 » dont les ailes en version « libre » étaient dans cette conjoncture un peu difficiles à basculer en spirale que je ne pus repérer la massive et sévère abbaye de Timadeuc que je m'étais promis de saluer au passage ; elle n'était pourtant qu'à quelques kilomètres de ma position ! ... Ayant repris lentement de la hauteur, soulagé encore une fois mais sentant néanmoins poindre la fatigue nerveuse, je décidais de me replacer progressivement sur mon cap tracé d'un large trait violet sur la carte, car il fallait éviter de me trouver sous le vent des deux grandes forêts qui me séparaient encore de mon aérodrome, éloigné de plus de 60 kilomètres.

Soudain les conditions redevinrent assez bonnes (+ 2), avec des matérialisations nuageuses plus abondantes, dont les ombres au sol m'étaient réconfortantes, et qui me rafraîchissaient aussi dans mon planeur. J'avais le sentiment que ressurgissaient un peu les grandes orgues du vol à voile, pour un finale modestement triomphal, mais dans une sorte d'ardeur sereine que le planeur met souvent en moi lorsque ne sont pas trop préoccupants les problèmes de raccrochage. Ainsi s'achevait ma tentative d'un circuit de 300 km entièrement breton. Étais-je bien parti six heures et demie plus tôt ? Tant de choses m'avaient animé...

Il allait être 7 heures du soir. J'entamai ma descente en survitesse, mais en toute sécurité. J'étais content d'avoir fait une belle excursion. Il y avait eu un enjeu ; mais il avait été tout autre que celui d'une compétition entre rivaux. Un enjeu solitaire et qui était pour moi, — en vol à voile comme dans les autres domaines —, tellement plus délectable : découvrir, c'est-à-dire ouvrir un chemin ; et, en même temps, redécouvrir celui des origines.

Après ce circuit finistérien qui illustrait mon souci de donner un sens véli-vole à mon ancrage apparemment définitif en Bretagne, j'ai apposé sur le fuselage, en le collant entre les ailes, un macaron discret. Il figure un emblème celtique : le « triskel ». Le dessin, noir sur fond blanc — couleurs du drapeau breton —, présente un motif fait de trois spirales, disposées triangulairement à l'intérieur d'un cercle, et dont les origines se confondent en un seul foyer d'où elles rayonnent, en donnant invinciblement l'impression du mouvement tournant de l'ensemble. Symbole de l'unité trinitaire, comment n'y glisserais-je pas aussi celui des trois dimensions de l'espace véli-vole ? Comment aussi ne pas y retrouver la spirale toujours recommencée, suivant laquelle entre nos mains s'élèvent nos planeurs grâce aux

forces de l'air ascendant ? C'est, indissolublement, l'évolution et l'involution mêlées, la montée et la descente — à l'alternance sans fin — comme dans nos vols, comme dans nos vies. On dit aussi que les trois branches du « triskel » correspondent à l'Eau, à la Terre et au Feu. Et où est alors notre élément souverain, l'Air ?... Pour moi, il n'est nullement absent de l'emblème ; car c'est de la synthèse des précédents éléments que procède l'énergie ascensionnelle conférée à l'air par l'échauffement de la terre, et que se produit la condensation créatrice des nuages auxquels nous nous suspendons.

En ayant lancé ce que j'aime appeler les vols bretons, je ne suis pas fâché d'avoir fait au club des émules. Après le vol en montagne, sous le signe de l'aigle, et le vol en plaine sous celui, plus commun certes des busards, voici le nôtre que nous pourrions placer sous le signe des grands oiseaux de mer.