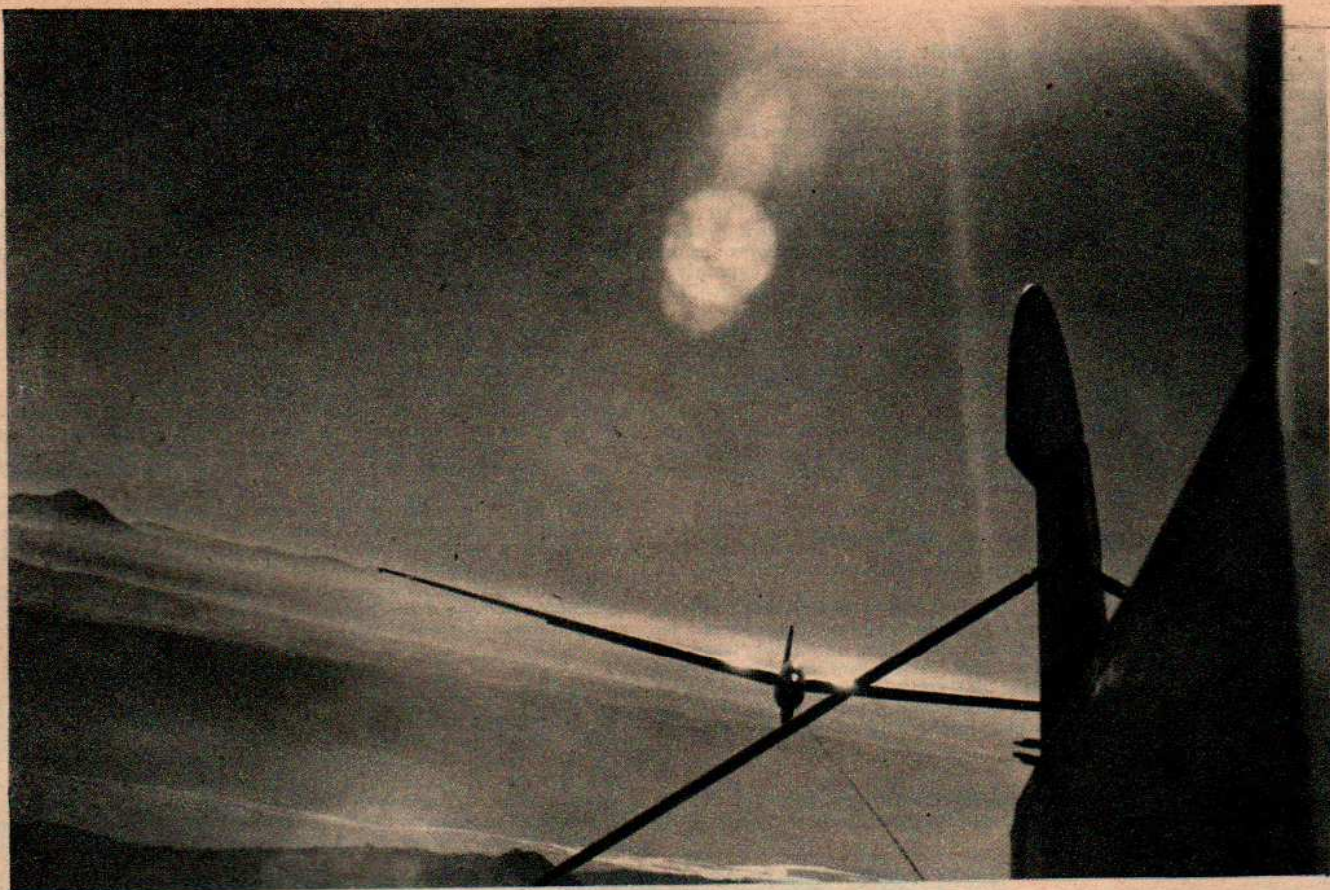




Un remorquage de planeur photographié au-dessus de la vallée de la Durance.

St-AUBAN : DIX RECORDS "INVOLONTAIRES" UN TRAVAIL SCIENTIFIQUE REMARQUABLE

par PHILIPPE COUSIN et LUCIEN ESPINASSE



Après la Libération, les Américains revinrent plusieurs fois à la charge pour inviter Marcel Aymé à venir visiter les Etats-Unis. Après plusieurs années, il avait fini par s'y rendre. A peine arrivé à New York, un essaim vrombissant de journalistes se mit à le presser de questions. Et d'abord : « Qu'est-ce qui vous étonne à New York, monsieur Marcel Aymé ? » On dit qu'il répondit d'un ton morne : « C'est de m'y voir. » Ce n'est pas la réponse, encore qu'elle soit piquante et sincère, qui nous intéresse ici ; c'est la question. Qu'est-ce qui vous a étonné ? Même quand on est très ignorant en une certaine matière (en l'espèce, l'aéronautique), on doit pouvoir intéresser des lecteurs très compétents en répondant sincèrement à cette question. Je vais, sincèrement, m'y efforcer.

Ce qui m'a étonné, au Centre vol à voile de Saint-Auban-sur-Durance pendant ce mois de janvier consacré à la recherche aérologique, c'est d'abord la qualité de certains hommes. Je croyais que les vélivoles étaient comme ces gens qui, sous prétexte qu'ils font du « caneton » sur la Marne tous les dimanches, se croient obligés de se coiffer d'une casquette d'amiral suisse et d'employer un certain vocabulaire de Robinson Crusoe et de Capitaine Kid tout à fait hors de proportions avec le jeu, d'ailleurs amusant, auquel ils s'adonnent. Je croyais rencontrer de ces « aficionados » d'un sport, d'un art, d'une science ésotérique, on ne sait, parmi lesquels on se sent honteux d'être un homme « ordinaire ». Surtout, quand, après coup, ils commentent violemment leurs victoires méritées, ou leurs injustes défaites (« la risée m'arrive par tribord amure, je vire les drosses du gouvernail, mon fouquier met les bouts, M..., on dessale, c'est la faute de Durand »).

Donc je m'attendais à quelque chose de ce genre : un petit monde sportif un peu snob dans lequel on ne pénètre pas, car, si on pénètre plus ou moins rapidement dans l'orbite d'une science, on ne parvient jamais — à moins d'être soi-même « mordu » — à une connaissance satisfaisante des milieux artistico-mystico-sportifs des courses de taureaux, des régates... ou de vol à voile tel qu'il était encore pratiqué naguère.

A Saint-Auban, il y avait bien quelques représentants de ce type. Mais ils étaient peu nombreux et relégués à l'arrière-plan par une nouvelle génération de vélivoles, animés d'un tout autre esprit et poursuivant un but précis. Il y avait d'abord une équipe d'une dizaine de météorologistes, avec leur matériel, une équipe de radaristes (sans parler du personnel au sol

Max Gasnier (à g.), chef de centre de Saint-Auban, et Jules Landi, près de la camionnette radio « Saint-Auban contrôle », sont tout pensifs, l'un et l'autre.

et du matériel de voi à voile proprement dit) ; quel que soit le cynisme amer du visiteur, et son aigre foi dans la prodigalité de « la Princesse », il ne pouvait raisonnablement penser que tant de gens sérieux n'avaient pour toute mission que de perfectionner une coûteuse marotte, en permettant aux amateurs de vol à voile de jouer au planeur d'une façon plus amusante. La seule présence de ces équipes scientifiques et techniques permettait de penser qu'il y avait autre chose, que le stade purement sportif était dépassé. Ce que vint confirmer la première conversation avec certains pilotes. Ceux-là non plus n'étaient pas seulement des « sportifs ». Pris dans l'engrenage d'une méthode de recherche, ils avaient acquis l'esprit prudent et imaginatif qui fait la qualité du chercheur. Ils savaient observer, rendre compte, poser des hypothèses, chercher ensuite à infirmer ces hypothèses. Autodidactes, ils avaient lu ce qui concernait leur recherche particulière. Certains, comme Barbera, avaient même bûché les mathématiques.

Ces hommes-là, dans les réunions, avaient une forte et tranquille autorité. C'est pourquoi, les commentaires avant et après coup, loin d'être des vociférations de « belottards », oiseuses, passionnelles, fanfaronnes, étaient érigés en enseignements, rattachés aux lois météo et constituaient un des buts importants de la mission.

Ceci me conduisit — deuxième sujet d'étonnement —, à constater que la méthode employée pour cerner et définir les phénomènes aérologiques à l'étude était rigoureusement scientifique et, de plus, qu'elle faisait appel à tous les moyens connus (et même à un nouveau).

Une montagne sous un microscope

La méthode est si simple et si logique, que du premier coup d'œil, on peut s'en faire une idée schématique.

Objet de ce mois d'étude : l'onde. Un vent NW à N horizontal que le relief de la montagne lance, en escalier roulant, vers la stratosphère ; les « marches » en sont plus ou moins nombreuses, plus ou moins larges et plus ou moins hautes selon les circonstances. Ce courant ondulatoire peut atteindre, entre le relief et la tropopause des vitesses verticales ascendantes et descendantes de 12 m. seconde. Des accélérations verticales de 4 g ont été enregistrées dans certains cas. Ce phénomène a une action sur tous les aéronefs, y compris les avions à réaction.

Matière première : le mistral.

Laboratoire : la montagne de Lure, barrière courbe, tremplin de 1.600 m. d'altitude, au vent du creuset de Saint-Auban, dans la large vallée de la Durance.

Instruments d'observation : il y en a six.

1° Les ballons équilibrés, tarés pour se laisser porter à l'altitude barométrique désirée, ils suivent comme le bouchon du pêcheur, les mouvements ondulatoires de l'invisible houle aérienne.

2° Le radar qui enregistre la trajectoire de ces ballons équilibrés et permet de dessiner la coupe horizontale de l'onde.

3° Les radio-sondes emportées par des ballons, donnent une coupe verticale de l'atmosphère, du sol jusqu'à 19.000 m.

4° Les avions légers (« Storch » et « Stampe »), équipés d'appareils de mesure, permettent une analyse fine et locale des phénomènes déjà définis dans leurs grandes lignes.

5° Les « réacteurs » (venus du terrain d'Orange) prospectent la haute atmosphère.

6° Les planeurs enfin. Ils ont trouvé là une vocation. Bourrés d'instruments de mesure, ils sont lâchés, en plein cœur du phénomène dont ils suivent et utilisent les courbes, en naufrage dirigé. Au point de vue de la recherche, ils se situent entre le ballon-sonde et l'avion. Ils constituent probablement l'instrument le plus précieux de la recherche aérologique.

Les hommes : le travail a été organisé et patronné par M. Agesilas, directeur du SFASA, M. Viaut, directeur de la Météo, le colonel Gentil, directeur du Service scientifique de la Défense nationale. Il a été effectué par Norbert Gerbier, ingénieur météo sur qui reposait toute la responsabilité, avec le concours de Max Gasnier, chef du centre de Saint-Aubin, Jules Landi, chef de la section d'étude du SFASA, des techniciens météo et des pilotes de vol à voile de première série.

Cirque gratuit pour les enfants d'Orpierre

Deux voitures et une camionnette — de laquelle dépassent une grande échelle double et les menaçants nez de bombes d'une dizaine de tubes d'hydrogène comprimé — suivent, en marquant un pas de deux sur le verglas des virages, les méandres d'une petite route de montagne qui semble ne mener nulle part. A moins que le petit village d'Orpierre, isolé et endormi sous la neige, soit un but pour Norbert Gerbier, ingénieur de la Météo, Vitureau du Service scientifique de la Défense nationale, Angel, étudiant belge (qui prépare sa thèse sur l'onde), deux techniciens météo, un manipulateur de radio et deux aides de bonne volonté.

S'ils connaissaient les titres de ces bizarres visiteurs, les villageois ébahis, seraient encore plus perplexes : ça ne leur expliquerait pas pourquoi ces personnages viennent périodiquement — parfois tous les jours — gonfler et lâcher ces ballons rouges (qui sont d'ailleurs blancs) dans leurs champs de lavande.

Autour des deux gros ballons blancs qui sortent de l'herbe sèche à vue d'œil comme des champignons et se dandinent dans le vent, une foule d'enfants se presse. Ils suivent chaque opération avec une espèce de gloutonnerie optique, avancent inconsciemment jusqu'à gêner les manipulateurs. Tandis que leurs parents sont retenus par la vergogne au dernier rang circulaire. Les écoliers commencent à connaître l'opération dans ses détails. Les plus délégués apprécient et commentent en connaisseurs. Il y a le plus simple des deux ballons qu'Angel, l'étudiant belge, tient déjà au-dessus de sa tête dans l'attitude de la Liberté-éclairant-le-monde, les poignets pendus à la mince ficelle, et surveillant anxieusement les buissons épineux. Il y a le ballon équilibré dans sa blanche enveloppe de soie flasque que les « artistes » sont en train de tarer minutieusement (compte tenu du tuyau d'hydrogène, compte tenu de la brise, etc.). Puis, la promenade en caravane à travers les touffes régulières de lavande, ballons en tête comme le Saint Sacrement, porteur de « traînes » ensuite (les ficelles, le parachute, le double trièdre en papier d'argent qui devra réfléchir l'onde radar) et spectateurs enfin. La montée à l'échelle, l'attelage des deux ballons en plein vent.

Le premier monte déjà au bout de sa ficelle ; mais c'est là que l'opération est délicate : à la moindre secousse, le petit baromètre interrupteur de la ficelle qui relie les deux ballons risque d'entrer trop vite en fonction. Son rôle consiste à établir un circuit électrique sur une résistance qui brûlera la ficelle, mais seulement à l'altitude barométrique pour laquelle le deuxième ballon a été équilibré. Alors seulement, le ballon tracteur s'en ira éclater très haut dans la stratosphère, tandis que l'autre, parvenu à son altitude, et remplissant maintenant parfaitement sa « peau » jusqu'ici flasque, s'en ira à « vau-l'air » selon les caprices de l'onde. C'est le but recherché.

A l'heure prévue, à 16 h. 15 exactement, ce dimanche, le train de ballons s'envole à la verticale en ondulant dans le vent au-dessus de la vallée d'Orpierre. De la camionnette, le radar de Saint-Auban est prévenu, par radio relayée par un « Storch ».

Comptabilité de l'onde

Là-bas, à 40 kilomètres, au bord de la Durance, dans les genévriers de la garrigue qui borde le terrain de Saint-Auban, la grosse remorque kaki, blindée, aveugle du radar Cotal met le pavillon de son « oreille » en mouvement. Un mouvement qu'on dirait animal sur ce cube de tôle. Un mouvement irrégulier, rapide et soudain lent, souple, aveugle, sensible comme celui de la main d'un magnétiseur sur le corps de son patient. Il suggère la présence des hommes derrière la tôle de l'étroite cabine. Ils y sont quatre. Quatre garçons parfaitement entraînés et rodés les uns aux



Procession à Orpierre.. A travers les vergers, un ballon-sonde est amené jusqu'au lieu de lancement, suivi d'enfants admiratifs.

autres. Dès que l'antenne s'est immobilisée sur la petite cible en papier d'argent, ballottée là-bas sous son ballon, à 40 kilomètres au vent dans le froid glacial de l'altitude, au-dessus du Bec Saint-Michel, qui domine la vallée d'Orpierre, elle ne la quittera plus. Elle la suivra automatiquement, en passant par le zénith, jusqu'à 40 kilomètres de distance oblique sous le vent, limite de portée du radar. Alors, dans le calme de l'étroite cabine de tôle, commence, pour deux heures au moins, un travail à la chaîne ininterrompu, rapide, sans défaillance.

« 10.480... 2.754... 89... ». Assis devant le cadre, asservi au rythme d'un gros chronomètre, un jeune opérateur annonce trois nombres toutes les minutes, d'une voix forte : distance, orientation, site. Immédiatement un jeune « comptable en courant d'air » penche sur sa table sa grosse moustache noire pour ne plus la relever avant deux heures d'ici. Il reporte ces chiffres dans des colonnes et demande à son assistant (qui le demande aussitôt à sa machine à calculer) : distance oblique par sinus (pour avoir l'altitude) et distance oblique par cosinus (pour avoir la distance horizontale). De temps en temps, dans ce travail rapide, précis, bien organisé, on se permet un commentaire, histoire de meubler un silence et parce qu'on est virtuose et « décontracté » : « Y a du zèphe là haut ! »

Mais grâce à une telle méthode, se « zèphe » ondulatoire, on peut déjà le définir plus précisément.

Les premiers dépouillements permettent de constater :
 1° que la montagne de Lure amplifie les mouvements ondulatoires créés par les reliefs précédents ; 2° que la longueur d'onde augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Lure ; 3° tandis que l'amplitude verticale diminue.

Voici quelques chiffres pris dans l'étude de la journée du 25 janvier :

Première onde en amont de Lure :

Longueur d'onde : 14 km ; amplitude verticale : 400 m ; vitesse verticale moyenne : 1,5 m-sec.

Deuxième onde immédiatement après Lure :

Longueur d'onde : 15 km ; amplitude verticale : 1.400 m ; vitesse verticale moyenne 4 m-sec ; vitesse maxima : 7 m-sec.

Troisième onde :

Longueur d'onde : 17 km ; amplitude verticale : 1.000 m ; vitesse verticale moyenne : 2,5 m-sec ; vitesse verticale maxima : 4 m-sec.

Quatrième onde :

Longueur d'onde : 19 km ; amplitude verticale : 750 m ; vitesse verticale moyenne : 1,8 m-sec ; vitesse verticale maxima : 2,5 m-sec.

C'est de la précision.

Travaux statiques

Mais il ne suffit pas de décrire le phénomène. Il faut encore en rechercher les causes et établir la nomenclature des circonstances favorables à son déclenchement. C'est à quoi contribue la station météo de radiosondage installée pour un mois dans la neige de Malfougasse.

Ils sont trois techniciens météo à abattre méticuleusement dix heures de travail par jour. Un travail monotone, répété, qui sera des plus précieux pour l'établissement des statistiques.

Situation au sol. Une petite radio accrochée sous un ballon qu'ils viennent de lâcher, envoie continuellement trois séries d'émission : pression, température, hygrométrie. Les chiffres, inlassablement sont reportés sur une abaque, pendant qu'un radiothéodolite, copie française d'un récepteur de campagne américain, suit le ballon.

Les coupes verticales de l'atmosphère qu'on obtient ainsi offrent bien des surprises : couches calmes, vent en altitude, rotations de vent, torrents aériens des jet streams.

Technique et pratique

« Briefing Météo ». Ce cri dans le couloir du baraquement-dortoir fait claquer les portes et provoque des galopades.

Gerbier vient de redescendre d'un long tour en « Storch » sur le Cheval Blanc et sur le Ventoux. Peu d'espoir pour aujourd'hui. Une masse d'air tropical et une masse d'air polaire, refusant tout compromis diplomatique, en sont arrivées à une situation de blocage qui dure depuis plusieurs jours.

Chez Gerbier, l'homme, modeste, s'efface devant le théoricien. Avec une patience inlassable, sans tenir compte de la personnalité ou de l'importance de ses interlocuteurs, il répond à toutes les questions, enterme joyeusement des hypothèses trop rapidement échafaudées, accepte toutes les contradictions et va jusqu'à en admettre éventuellement le bien-fondé.

Heureusement, pour les jours creux, il y a de l'onde en conserve : les photos et les films de Landi et Snrech pris pendant des jours meilleurs.

Petit, puissant, un peu ramassé en avant comme un lutteur, la chemise et le chandail ouverts avec une rude élégance non calculée, Landi a autant l'air d'un conférencier que Jean-Bart avait l'air d'un amiral.

Mais toutes les photos qu'il nous montre sont des anecdotes de ses explorations dans la jungle aérienne. Cet homme d'action aborde la technique en la prenant par un sens inhabituel : en remontant de l'action à la théorie.

Sans le savoir — et sans avoir non plus le « background » livresque d'un météo — Landi est un chercheur. Ce fonceur méprise la compétition. Ce qui ne l'a pas empêché, l'autre jour, de se geler un pied à 9.640 mètres d'altitude (il devait faire —40° sous le plexiglas), en frisant le record du monde. Quand il monte dans un planeur, c'est pour se livrer à une opération bien précise, pour laquelle il a toutes les aptitudes : observer. Il cherche ensuite avec ruse et patience comment classer et utiliser ses observations. Un film en couleurs qu'il nous a projeté montre son art à débusquer le mécanisme caché d'un phénomène aérologique, pour le rendre bien visible. Les nuages, photographiés à une image seconde, se mettent, sur l'écran, à « vivre » à 24 images seconde. On voit tourner les rotors, « roulement à billes » qui accompagnent la propagation laminaire de l'onde ; on voit des nuages d'onde, immobiles par rapport au sol dans un vent de plus de 100 km-h, en formation continue par leur bord d'attaque et en dématérialisation continue par leur bord de fuite.

Dans l'onde

La porte de ma chambre (la dernière dans le baraquement-dortoir) s'ouvre. « Moustique » sur le seuil me dit : « Snrech te cherche ».

Daniel Snrech. Il est ingénieur. Il pourrait gagner beaucoup plus d'argent dans les travaux publics. D'autant plus qu'il est jeune et « allant ». Mais il s'est passionné pour la recherche aérologique. C'est lui qui dépouille et qui ventille les informations apportées par les appareils enregistreurs des avions légers et des planeurs équipés pour la recherche (pressions, hygrométrie, température, efforts sur la voilure, observations visuelles des pilotes).

Je le trouve dans le bureau de dépouillement de la section d'étude, le bureau qu'il partage avec Landi et Brunswick. Couvert comme un oignon, sa stature massive est rendue encore plus impressionnante par le nombre de chandails, de gilets, de peaux de bique, de combinaisons, de chaussons, de chaussettes et de bottes qu'il s'est mis sur la peau pour son vol de ce matin en double, dans le Bréguet 904, avec Paul Lépense.

« Papa, il me dit, de sa voix de basse au débit précipité on va faire un numéro de strip tease tous les deux ».

Et en plein milieu du terrain, contre le planeur, dans la brise frisquette, il s'est mis à se dépouiller de ses peaux successives, en m'ordonnant : « retire tes chaussures, ton cuir... ton chandail, maintenant, attend, touche pas à ça ». « Ça », c'est une de ses chaussettes « spéciales pour planeur », il faut croire, quoique ça ne saute pas aux yeux. Avec brusquerie et gaieté, il se met à m'habiller lui-même (ça serait trop long de m'expliquer que son gilet, ancienne doublure de canadienne ne possède pas de fermeture et qu'il faut par conséquent qu'il soit mis sous un chandail). En une minute je suis transformé en « bibendum » obèse. Ça le fait rire. A deux mains, il m'en-



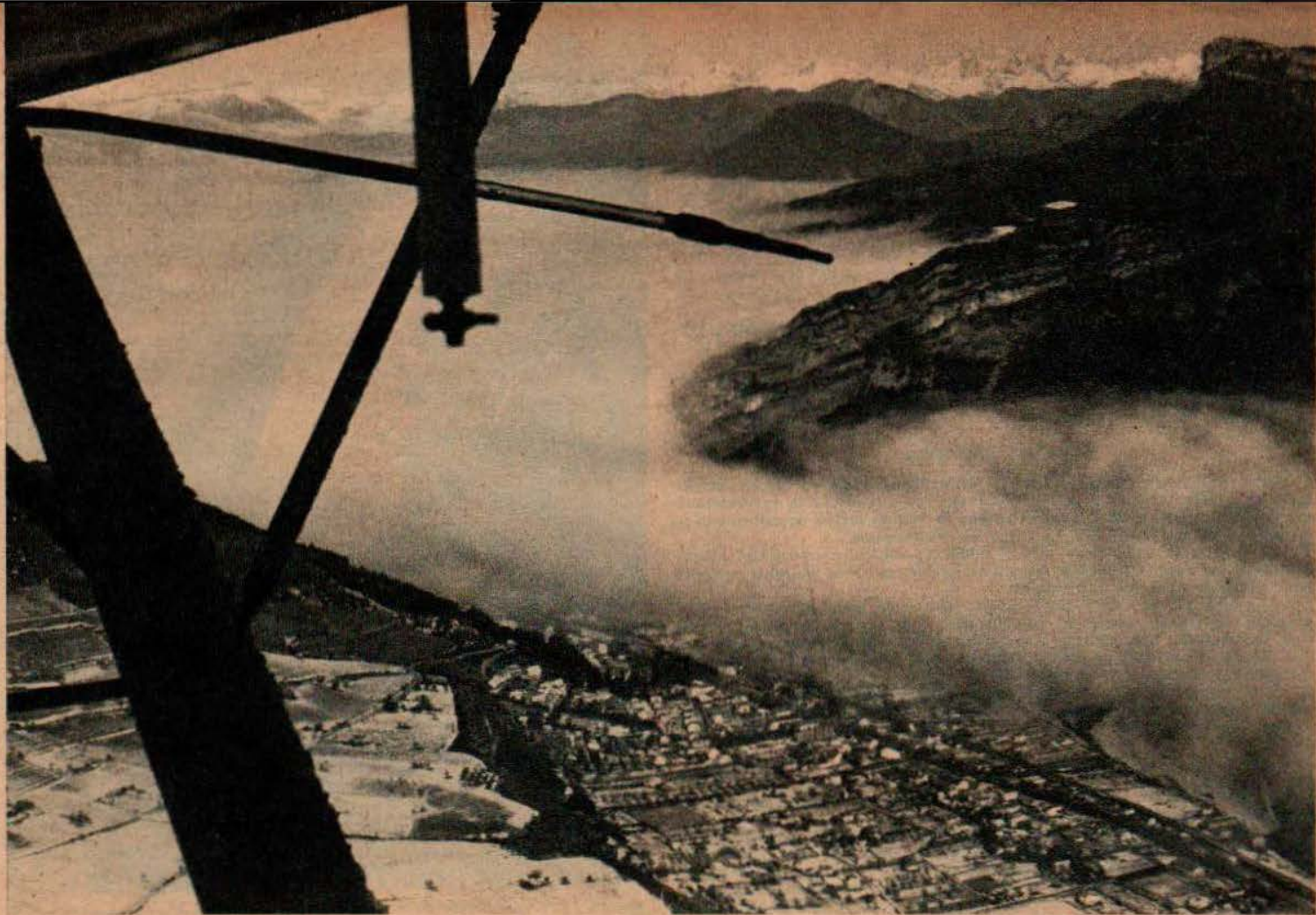
Chef de la section d'étude du SFASA, Landi, aux commandes d'un Breguet Br-904. Son visage se reflète dans le plexiglas : un des « mirages » du vol à voile.



Un jour de mauvaises conditions atmosphériques : Landi improvise un cours d'aérologie avec dessins au tableau noir. M. Jules Landi professeur d'onde.

Norbert Gerbier, ingénieur météo, montre à M. Barbé, ingénieur en chef, les abaques dressés par la station de radio-sonde de Malfougasse, village voisin.





Un paysage familier aux amoureux du vol à voile... ou à moteur. Sitôt la crête d'une montagne franchie, une cascade de nuages estompe maisons, champs et forêts.

file son passe-montagne sur la tête avec le même geste brusque que si ma tête avait été un lapin en fuite et son passe-montagne une époussette. « Mets ton pied sur le coussin ». Je me rends compte qu'avec les pattes d'éléphants qui me servent maintenant de pieds, je risque facilement de passer à travers le mince contre-plaqué qui va m'emporter dans l'onde.

Je suis serré comme un cigare dans son étui. Pas mal quand même. Est-ce que je reconnaitrai jamais les sangles qui me serrent à mon siège de celles du parachute ? Snrech m'ajuste le casque, puis le masque à oxygène dans lequel le micro de radio est incorporé. « Défaîs-le ; remets-le ». Pas commode de trouver la petite agrafe sur mon mastoïde droit, avec deux paires de gants superposées. Je branche la radio, le tube à oxygène. Je me fais l'effet d'un poussin au quinzième jour de couvée sous le plexiglas qui vient de se renfermer, avec tous ces liens nourriciers, respiratoires et nerveux qui m'unissent au « jaune de l'œuf ». Un œuf à deux jaunes. Lépense est déjà installée à l'avant. Snrech continue à me donner des explications auxquelles je ne comprends rien, sa grosse tête gaie contre le vasistas : « A 3.000, t'ouvriras l'oxygène » (Comment ça s'ouvre ?) « Il y a un gars qui n'est pas poli et qui s'énervé, je me dis, mais l'autre imbécile, pourquoi il ne lui répond pas ? » J'entends en effet, depuis un moment, quelqu'un qui gueule dans mes écouteurs : « vous m'entendez, N.D.D. ! Mais répondez ! Cousin, vous m'entendez ? » Ah, mais, Cousin c'est moi. Je dis : « Oui ». Ça ne rend rien. J'appuie sur le bouton qu'il faut, je réunis à la hâte tout ce que je peux trouver d'éloquence et de dignité et je dis « Oui ». Ça marche.

A partir de ce moment, tout a été comme sur des roulettes (comme sur des « rouleaux » même) je ne sais pas pourquoi (ou plutôt, je le sais très bien : c'est ce phénomène de confiance spontanée qui fait qu'on s'en remet entièrement à quelqu'un que l'on sent habile et passé maître dans sa spécialité)... Je sais donc très bien pourquoi cette image idiote me revient à la mémoire : à la cantine, hier soir, j'admirais la fermeté de marbre de la main de Lépense tandis qu'il servait « en revers », à la manière dite « du bourreau », un verre de vin à un voisin éloigné. C'est cette même main qui stabilise maintenant le planeur sans que Snrech qui tient « la plume » ait besoin de courir plus de quelques pas. Dès le décollage, je laisse traîner mes propres doigts dans la virole vide du manche de double commande. Ce petit moignon est en perpétuel mouvement. Donc, je sais que cette stabilité incomparable de laquelle je jouis (un bateau sur une mer d'huile c'est une guimbarde à côté d'un planeur) est l'œuvre d'un instinctif jeu manuel d'équilibre perpétuellement et imprévisiblement menacé, mais toujours maintenu. Comme le plateau, le verre plein d'eau, la longue perche sur le front en mouvement de l'équilibriste.

Vacarme strident dans mes oreilles, bruit grésillant de soudure à l'arc et de moteur, puis la voix nasillarde de Maurice Lamort, pilote du « Storch » remorqueur : « Juliette Fox (drôle de nom, ça ne doit pas s'écrire comme ça) à Delta Golf » (c'est nous). Et la voix musicale de Lépense : « Delta Golf écoute ». « Delta Golf, vous donnerez votre cap à St-Auban contrôle ».

Nous allons sur le Ventoux, à moins que ça monte sur Lure. La batterie n'est plus très chargée. On coupe la radio pour l'économiser. Lépense conduit le remorqueur comme un charretier, tirant la queue du « Storch » à « hue » et à « dia ».

Largage à 3.000 sous le vent de Lure. C'est là qu'on voit que les anciennes théories sur les rabattements sous le vent d'une montagne sont trop simplistes. Sous le vent de Lure, grâce à un premier ressaut ondulatoire, nous montons de 4 m/seconde. Landi, qui promène actuellement Espinasse

sur le second Bréguet 904, vient de nous signaler cette étroite plage ascendante au-dessus de Malfougasse.

Les peintres sont tous des butors. Je n'en connais pas qui puisse trouver 40 nuances aussi tranchées dans le vert-modoré, comme celles que la lenteur du planeur me permet d'admirer dans le rapieçage des champs de la vallée. Je n'en connais pas non plus dont le pinceau soit assez fin et assez ferme pour tracer des lignes cubistes aussi savamment graphiques que ne sait le faire une charrue, une déchaumeuse ou une moissonneuse.

Mais la terre est devenue lointaine comme un nuage et les nuages proches comme des arbres. On peut encore apprécier toutefois l'importance des petites et des grandes bouchées que les dents de l'érosion ont enlevées dans le gâteau friable des Alpes. Au-dessus de notre tête, il y a un petit fantôme de nuage lenticulaire qui fond comme du sucre quand nous l'approchons. Au Sud-Ouest du Ventoux il y a un bel empilement de lenticulaires, balisant un sommet de courbe d'onde, qui commence à rougir dans le soleil oblique du soir. Lépense les photographie au passage tout en me montrant leur bord d'attaque et leur bord de fuite.

La nuit est tombée, en rivière sombre dans les vallées, puis en marée, noyant les sommets les uns après les autres. Je me suis mis à comprendre comment on ne devait plus pouvoir se passer, quand on y a goûté, à ce silence, à cette solitude, à ces entretiens avec soi-même que le spectacle et la situation vous suggèrent.

Nous sommes redescendus en pleine nuit, dans le chuintement des aérofreins, guidés par le clignotement des phares d'une camionnette que Landi nous avait allumés. Dans l'obscurité, sur ce terrain qui n'est pas équipé pour les vols de nuit, Lépense pousse la maestria jusqu'à entrer le nez du planeur dans le hangar.

Et je n'ai plus posé cette question naïve : « Le vol à voile, à quoi ça sert ? ».

Francine Abadie s'est posée « aux vaches ». Dans une zone turbulente, le remorqueur a battu involontairement des ailes ; elle a cru que c'était le signal de largage...

