

Les voiles rouges

« Les voiles rouges, ça vole plus vite, c'est évident ! »
Déclaration définitive de l'homme au bonnet de nounours.

Et il a raison le bougre, une voile rouge, ça vole plus vite. Qui en douterait ?

D'accord, il est rare, mais pas impossible, qu'une voile soit uniformément rouge. L'affirmation est donc un peu excessive, mais on parlera ici de la couleur dominante, il y a bien des voiles rouges, ou bleues, ou vertes, ou ... et cela ne concerne guère que l'extrados de la voile.

Mais y a-t-il des voiles marron foncé ? ou noires ? ou beiges ?

Et pourquoi pas ? ou plutôt, pourquoi, jusqu'à maintenant, ça ne se fait pas ? et qu'est-ce que cela signifierait ?

Nos voiles sont multicolores, à la fois chacune d'elles, et aussi toutes ensemble.

Mais qui les voit ainsi ? Qui tient compte de la couleur ? D'abord et surtout ceux qui ne volent pas, c'est le public qui s'émerveille de ce chatolement. Mais le pilote ? Voit-il vraiment la couleur de sa voile, de ce qui s'appelle « voir » ?

Peut-être un peu, avant de décoller, regarde-t-il la corolle de sa voile, peut-être un peu en volant repère-t-il les autres voiles à leur couleur, mais ce n'est pas alors cette couleur qui lui importe.

À quoi cela sert-il donc que nos voiles soient ainsi colorées ?

Et pourquoi les voiles rouges vole(raie)nt-elles plus vite ?

Le rouge est la couleur des enfants. Depuis plus d'un siècle (les premières enquêtes datent de 1890-1900), à la question abrupte de savoir quelle couleur ils préfèrent, les adultes de culture occidentale répondent en majorité : « le bleu », le vert vient loin derrière (20 %), puis le blanc et le rouge (8 % chacun) les autres couleurs se partagent le reste. Chez les enfants, avant 10 ans, c'est le rouge qui vient en tête, devant le jaune et le bleu, mais dès l'adolescence les enfants

rejoignent doucement les préférences des adultes, il n'y a pas non plus de différence entre les sexes.¹

Et l'on sait bien qu'une voiture « rouge » est réputée être une voiture de jeunes, conduite de façon dynamique, une voiture rouge aussi ça roule plus vite. Parfois trop.

En Chine et en Inde, on préfère le rouge et le jaune, le blanc au Japon, le vert en pays d'Islam. Et dans l'Antiquité on n'appréciait guère le bleu, celui-ci ne s'introduira dans nos existences qu'à partir du XII^e siècle.

En bref, tout cela pour dire quoi ? Que les couleurs de la nature n'ont pas changé, que les yeux des hommes fonctionnent tous, à quelques variantes près, de la même façon, mais que selon nos cultures, nos langues, nos époques, nous voyons différemment les couleurs du monde, nous composons différemment la palette colorée qui nous permet de le lire, de le comprendre et de nous y exprimer.

Nos couleurs sont d'abord des idées, et toutes nos idées s'habillent de ces couleurs. Nos parapentes aussi, rien de neutre ou d'anodin en ce domaine, mais rien non plus d'aussi difficile à fixer ou à interpréter.

Tentons quelques remarques, qui seront forcément insuffisantes, et discutables, chacun s'amusera à compléter.

Revenons un peu sur le rouge. Couleur du dynamisme ? mais aussi du danger ? ou de la violence ? de l'interdit ? ou de la tentation ? Choisissez. Pendant longtemps, le rouge n'a pas eu la valeur que nous lui prêtons aujourd'hui, de l'Antiquité au Moyen Âge, le système des couleurs a reposé sur trois couleurs : le blanc, le noir et le rouge considérés comme les deux contraires du blanc. Ce n'est que plus tard que le système évoluera, en occident, vers six couleurs dominantes : blanc, rouge, noir, vert, jaune, bleu. Les valeurs et le sens de ces couleurs se sont donc complètement transformés et redistribués. Le

¹ Je dois aux ouvrages de l'historien Michel Pastoureau ces remarques sur les couleurs, je ne peux que vous encourager à lire *Les couleurs de nos souvenirs*, Points Histoire, Le Seuil, 2010, c'est un régal accessible à tous, après vous lirez les autres.

rouge n'a pas toujours eu le sens – mais lequel exactement ? – que nous lui donnons aujourd'hui.

Qu'importe ! nos voiles sont colorées. Forcément. On ne peut penser un matériau qui ne serait d'aucune couleur. Mais rien n'oblige non plus à teinter le voile de polyamide blanc, un peu gris, quasi transparent, mais déjà un peu opaque avec lequel nos voiles sont fabriquées. Pouvons-nous les imaginer comme des sortes de méduses diaphanes flottant dans les airs ?

Les toutes premières voiles, carrées, à vrai dire rectangulaires et dérivées des parachutes, étaient colorées transversalement, chaque caisson, accolé à son voisin, pouvait avoir sa propre couleur, souvent dense, choisie dans la palette fondamentale des six couleurs de base, cela facilitait la construction. Enfance de la discipline, enfance des coloris.

Les voiles suivantes ont commencé à avoir des formes plus complexes, elles s'allongent, deviennent plus elliptiques, la voûte se forme, les couleurs changent. L'aile est souvent d'une couleur uniforme, la variété s'introduit dans les coloris qui deviennent plus nuancés, moins denses, mais gagnent la fluorescence, on voit apparaître les couleurs complémentaires, difficiles à désigner, des teintes en rose-mauve, en vert jade, en jaune citron fluo, chacun complètera avec ses souvenirs, ses vidéos un peu délavées, ses lectures des premiers livres spécialisés. Ces coloris flashy, est-ce l'adolescence ?

Quand nos voiles ont trouvé globalement la forme que nous leur connaissons maintenant, le décor s'est élaboré. Désormais il est presque toujours longitudinal, les constructeurs s'ingénient à trouver des motifs qui structurent la voile, système de courbes souvent croisées inscrites dans la semi-ellipse de la voile, jeu de symétrie stricte, ou bien au contraire subtile dissymétrie, sorte de déséquilibre contrôlé comme celui de la marche, idée du mouvement déposée sur la stabilité de la voûte, ou symboles de dynamisme plus ou moins agressif, ou lignes sobres et tendues, paisibles et sérieuses. Il faut ajouter à cela toute la logique d'identification, marques et logos

deviennent progressivement plus imposants. Les couleurs ont lentement cessé de flamber dans les tons fluos, elles sont devenues posées et profondes, on y joue du contraste des teintes complémentaires, les empiècements se font progressivement plus sages, plus simples, et sans doute moins coûteux, le blanc occupe depuis peu des surfaces plus grandes. Tout cela s'assagit doucement, serait-ce la maturité qui vient ?

Comme l'automobile a eu son époque noire, puis son exubérance de carrosseries aux replis capricieux, sa période de chromes rutilants, ses formes rondes et grises, ses calandres souriantes ou agressives, ses logos envahissants, ou comme le vêtement, le parapente, encore jeune, a déjà ses époques, ses formes, et ses couleurs.

Mais tout comme le conducteur ne voit guère sa belle automobile que lorsqu'il en descend, tout comme aussi on ne voit guère le vêtement que l'on porte, sauf à interroger le miroir, le pilote en vol ne voit guère la couleur de sa voile, tout cela nous est signal, message adressé au voisinage, image composée de soi-même.

Depuis les armoiries médiévales, les drapeaux, les oriflammes, chacun, d'une conscience plus ou moins aiguë, mais jamais neutre, porte ainsi ses couleurs, hisse ses espoirs et ses prétentions.

Voler n'est pas simplement s'envoler et parcourir l'espace, voler, c'est aussi, c'est encore, faire signe, par la couleur et la composition de notre accoutrement, croisé de hasard et d'intention, par la forme et la vivacité de nos évolutions, le sourire atterri ou la moue atterrée, et mille autres indices.

A quoi nous reconnaissons que si chacun vole pour se faire à soi plaisir, celui-ci réclame quand même reconnaissance et partage, nous volons seuls, mais sous le regard des autres, nous volons seuls, mais avec le soutien et la reconnaissance des autres, et il faut bien avouer qu'alors l'homme à la voile rouge attire plus qu'un autre les regards et l'admiration.

Voilà pourquoi « Les voiles rouges, ça vole plus vite ! »
C'est évident.