

*C'est à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle que le Maréchal de Matignon et son ami Michel de Montaigne, maire de Bordeaux, passent commande du phare de Cordouan dont la construction durera 27 ans...*

*En 1664, le combustible du phare est du blanc de baleine.*

*En 1823, le premier appareil lentillaire de Fresnel à système tournant, y est expérimenté pour la première fois et la source lumineuse est alimentée par de l'huile de colza.*

*En 1987, c'est une lampe à halogène de 2 000 watts qui est la source de l'éclairage.*

*Depuis 2006, le phare est automatisé mais une paire de gardiens s'y succède tous les 15 jours assurant l'entretien courant et les visites. Dans cet édifice de 67 mètres de haut, construit en partie en pierres blanches de Saintonge, on trouve même une chapelle.*

Cap sur le phare de la Grave, de l'autre côté de l'embouchure puis on tutoie, par curiosité indispensable et irréprouvable, la bourgade de Souillac sur mer avant de prendre la direction de Port Médoc qui donne l'impression d'être à l'abandon. Et puis, comme nous n'avons plus d'indications précises avant l'arrivée prévue à Montendre, on s'installe confortablement au milieu de la Gironde et on remonte cette embouchure commune à la Garonne et à la Dordogne. J'avais déjà été impressionné, lors d'un voyage précédent, par cette zone d'estran occupée par des vasières étrangement rondes et qui s'étend jusqu'à la ligne maximale des marées. On laisse les carrelets et la belle église de Talmant à gauche puis, après une jolie migration subaquatique, on retrouve la terre. Il ne nous restera plus qu'à ranger les gilets de sauvetage car ce serait trop beau qu'on nous propose, demain, un survol littoral de la Camargue...

Le terrain de Montendre a déjà fait l'objet d'un survol avec intégration lors de la première édition de Grass Cockpit. J'en ai le souvenir d'un terrain qui m'avait l'air assez mal pavé. La piste de 800 mètres de long présente aux deux extrémités une mince bande en dur de 100 mètres de long puis un chemin de 10 mètres de large d'un mélange de terre et de sable. La 33 est en service et, sur la fréquence club, on retrouve, une nouvelle fois, cette phobie qu'ont certains pilotes pour la radio... Résultat : découverte, en étape de base, d'un trafic muet en longue finale et remise de puissance pour aller rechercher une très longue finale.



Posé sans souci sur le peigne asphalté puis, bien sûr, la machine est un peu secouée et malmenée sur le chemin de terre.



A la citerne Warter, c'est comme de bien entendu, la queue. Une dizaine d'avions attend patiemment que les prédécesseurs se soient abreuvés. Il fait chaud et nous n'attendons pas pour faire un sort à notre dernier litre d'eau minérale embarqué. On est heureux, contents et crevés. Pleins jusqu'aux tabs pour l'épreuve de demain pendant que Pascal remplit le questionnaire puis je vais « ranger » BUUH à côté de ses petits amis déjà rassasiés.



L'aéroclub Marcillac Estuaire a profité du passage de Grass Cockpit pour organiser, sur son parking voitures, un vide grenier et il y a beaucoup d'animation car la foule est venue en nombre pour le spectacle. Un grand chapiteau accueille les curieux, les chalands et les pilotes arrivés les premiers. Le moins que l'on puisse dire c'est que ça ne manque pas d'ambiance.

Des plateaux d'huîtres, avec le vin blanc qui va bien avec, circulent entre les tables. Il fait encore très chaud mais un petit vent s'insinue avec bonheur sous la grande toile de tente. Les membres du club qui sont aux manettes de cette petite buvette chaleureuse ne s'économisent pas. Superbe idée que celle des huîtres auxquelles nous avons rêvé de l'Île de Ré à Marennes !



Et puis je ressens, comme beaucoup, un petit coup de mou et pars m'allonger dans l'herbe, à l'ombre. Entre les paupières plissées de mes yeux qui se ferment, j'ai le temps d'observer Pascal qui attaque ses fines de claires avec un sourire gourmand.

Les équipes de l'organisation de Grass Cockpit se sont réunies dans un local dédié pour analyser nos tracés sur les « mouchards » embarqués. D'autres font le point sur l'hébergement de la troupe. D'autres encore se livrent à une mission de Public Relation indispensable. Les pilotes « herbeux » vont et viennent sur le terrain, démobilisés mais bavards, allant aux nouvelles d'un apéro collectif

attendu et surtout admiratifs d'un spectacle aérien que nous offre des acrobates locaux.





Il y a surtout une copie du fameux SE5 britannique, étrangement aux couleurs françaises de l'escadrille de Guynemer, qui se livre à un exercice de maniabilité particulièrement pointu. Avec son casque de cuir noir et son foulard de soie blanche qui claque au vent relatif, il a belle allure ce pilote chevronné qui nous offre des passes de combat tournoyant contre un ennemi imaginaire. Et puis, deux racers survolent la piste à basse altitude et haute vitesse avant d'entamer des ressources époustouflantes. Et puis, un ULM démontre ses capacités de « grand » en enchaînant des passages à la vitesse d'une mobylette époumonée. Bref, c'est la fête populaire aérienne modeste et à taille locale, pleine de chaleur pour un public d'enthousiastes préalablement convaincus.



La quarantaine de machines, alignée sur plusieurs lignes, n'est pas en reste pour profiter, silencieusement mais en connaisseur, cet Airshow improvisé, les pieds dans une végétation méridionale. Les verres de bière – bien que modestes car ici on sert des 25 cc qui laissent un goût de trop peu aux généreux 33 cc alsaciens – se succèdent, les éclats de rire explosent aux tables de nouveaux amis, une longue colonne de plateaux de fruits de mer se dirige vers le réfectoire d'un soir et, tous, irrésistiblement

attirés, suivent la procession pour passer aux choses sérieuses.



Une nouvelle fois, le repas est fin et gargantuesque ! Mais manger n'empêche nullement de parler, alors, à chaque table, on fait le récit de sa navigation et tous partagent en confrontant leurs souvenirs encore bien frais. Pendant le repas, nous récupérons le tracé de notre trackeur. Il confirme ce que nous estimions. En ce qui concerne les questions de culture générale et les reconnaissances d'images en route, nous serons nettement moins bons...



A la fin du repas, Pascal utilise la sono pour mettre un peu d'ambiance. Une partie de son répertoire d'animateur y passe. Enorme succès pour l'hymne Grass Cockpit « Hélicoptère » qu'il vient de composer sur une base de musique populaire autrichienne. Il fait monter sur les tables les plus extravertis.



Et puis « Albert » qui déclenche les rires et les reprises en chœur...Et puis on fête l'anniversaire de Ben, et puis...



Et puis, alors que la nuit est tombée depuis quelques heures déjà, la fatigue s'abat brutalement pour ne pas être en reste.



Le hangar-réfectoire se vide peu à peu. Chacun cherche un lit pour quelques heures de sommeil. Les derniers auront du mal à trouver une solution mais tout finit bien et nous quittons les lieux sous une belle nuit étoilée qui va servir d'écrin à nos braves machines.

Sacrée journée !