

# CHALLENGE DES QUATRE MERS :

## QUATRIEME TRONCON : DINARD – CALAIS



17 H30, mise en route. Une nouvelle fois, on a échangé nos places. Je pars faire le « sac de sable » à l'arrière ce qui me permet de constater une nouvelle fois qu'on y est très bien et que les nouveaux sièges sont hyperconfortables. Nico fera la radio et Patrick tiendra le manche. Les turbulences de sillages du gros porteur qui vient de décoller se sont dissipées.

- Dinard Tour, UH bonjour.
- UH bonjour.
- Dinard Tour, F BUUH, PA 28 et 3 POB, à la pompe pour un vol à destination de Calais.
- UH, roulez pour le point d'attente de la 35. Vous souhaitez décoller depuis l'intersection ?
- UH, on préfère remonter la piste avant l'intersection.

Et c'est parti avec un peu plus de gaz que d'habitude car le taxiway monte. Patrick termine sa Check et fait ses essais moteurs.



- UH, point d'arrêt 35 prêt pour départ.
- UH, vous pouvez remonter la 35 à votre convenance.

C'est toujours plus sécurisant d'avoir un long morceau de piste devant soi. Pompe électrique sur « on », 1 cran de volet, manette au tableau et c'est parti. Le décollage face à la mer, c'est toujours un must ! Petit coucou en passant travers l'usine marémotrice de la Rance qui turbine dans le sens de la marée montante et Patrick met le cap sur Novembre Delta en suivant scrupuleusement les indications du logiciel Mach 7 de son iPad.



Moi, j'aurais aimé, en tant que passager, qu'il infléchisse un peu son cap à l'est pour nous rapprocher de la cité corsaire afin de tirer quelques clichés plus proches car le soleil qui commence à baisser sur l'horizon donne des nuances chaudes et lumineuses au granit de ses belles demeures. La mer lèche les pieds des remparts et les îlots voisins ne sont plus reliés à la terre.

***Sur la rive droite de la Rance, en aval de l'usine marémotrice, Saint Malo construit sur ses îlots rocheux avec son marnage qui peut atteindre les 14 mètres soit le plus important de l'Atlantique. Impossible, en passant ici, de ne pas avoir une pensée pour un de ses habitants, Jacques Cartier qui***



***découvert et explora le Canada et pour ses corsaires comme Duguay Trouin et Surcouf qui harcelèrent les marines marchandes et militaires ennemies. Amusant de se souvenir que ces supplétifs de la marine militaire de Louis XIV ont donné leurs noms à de superbes navires de notre Marine Nationale contemporaine.***

***La ville fût bombardée durant la seconde guerre mondiale et détruite à 80 % mais les remparts restèrent intacts. La reconstruction de la vieille ville est un vrai chef d'œuvre !***

Cap sur Novembre Echo Delta ou la *Pointe du Grouin* d'où on entreprend la traversée de la *Baie du Mont Saint Michel*. Qu'il est beau ce petit port de *Cancale* à droite avec ses innombrables parcs à huîtres dans une eau opaline ou vert bouteille qu'on distingue sous la surface mouvante d'une mer calme. Au loin, toujours sous l'aile droite, le *Mont Saint Michel* et *l'îlot de Tomblaine*, direction le sud de *Granville*. Afin de gagner un peu de temps car la clepsydre se vide inexorablement et que le chemin est encore long, on décide de shunter le Cotentin en mettant le cap sur Saint Lô.

Cette année est le centième anniversaire de la guerre de 14 mais il n'est pas interdit, pour autant, de célébrer à notre manière le 74° anniversaire du débarquement de Normandie ! Le « court-circuitage » du Cotentin est un peu dommage car, force est de constater qu'une nouvelle fois, pour des raisons à chaque fois justifiables, c'est cette zone qui fait variable d'ajustement à une navigation normande. Il faudra reprogrammer cette route avec une extension aux îles anglo-normandes...

Terrain plat avec de rares collines, bocages ou parcelles de champs cultivés enclos, taillis bien serrés qui forment les motifs d'un costume d'Arlequin piqueté deci delà de bosquets isolés sous lesquels ruminent des vaches normandes. On ressent une sensation rarissime, celle de mettre des goûts de crème fraîche ou de camemberts sur des images de paysage... Ici, on a la nette impression qu'aucun remembrement rigide n'a altéré un paysage intemporel. Tout respire le calme et la sérénité dans un tissu de profonde harmonie. Il en est de même lorsqu'on retrouve les rivages de la Baie de Seine à la hauteur d'*Isigny* mais là, on est plutôt curieux de se replonger dans l'histoire du 6 juin 1940. Fidèle à ses logs de nav, Patrick a fait le choix de naviguer à une demi-douzaine de nautiques à l'intérieur des terres et on distingue mal et à contre-jour les fameuses plages d'Omaha Beach.

On s'insinue entre la plage et *Caen* pour arriver à *Arromanches* et son port ainsi que les historiques barges de béton remorquées depuis les côtes anglaises et dont certaines parsèment encore la baie. Avec un peu d'imagination – mais en réalité très peu et on n'en manque pourtant pas – on se retrouverait dans le bunker de l'officier allemand du Jour le plus Long qui s'écrie à la radio « 5 000 navires à l'horizon ! ». Aujourd'hui, dans ce contre-jour un peu jaunâtre car la lumière est en train de changer, il n'y a pas la moindre coquille de noix visible à l'horizon ! On traverse l'Orne à *Ouistreham*

Patrick monte à 2 500 pieds pour aborder les zones de *Deauville*. En ce beau Week end d'été, le trafic est plus dense en approchant des stations balnéaires chères aux cœurs des parisiens.

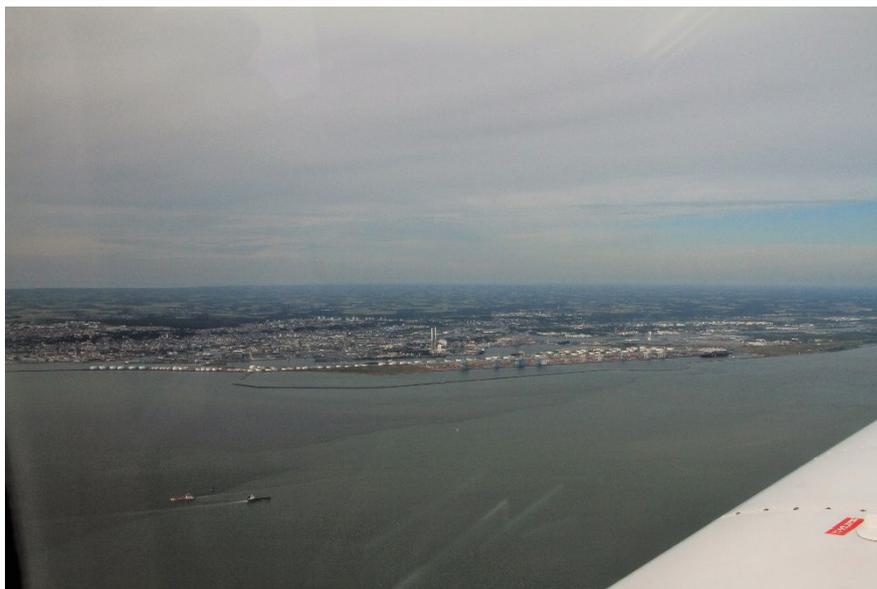
- Deauville Approche, F BUUH, PA 28 ET 3 POB, provenance Dinard et destination Calais, sur le trait de côte à Whisky Golf, 2 500 pieds QNH, transpondeur XXXX.
- UH, maintenez 2 500 pieds et rappelez coupant les axes.

Ça va, c'est plus cool que prévu !

- UH, on coupe vos axes pour une directe sur le Havre.
- UH, contactez le Havre, bonne route.



On cherche en vain à contacter *le Havre* alors, en avant pour une petite traversée de l'Estuaire de la Seine. Au loin, à droite, le joli petit port de *Honfleur* avec son superbe alignement de façades historiques dans la lumière du soir et sa délicieuse petite église Sainte Catherine. Les quais doivent être noirs de monde et on salive à l'idée des derniers moments que vont vivre des montagnes de bourriches d'huîtres. C'est vrai que les estomacs commencent à grouiller après 10 heures de quasi jeûne...



Cargos et pétroliers attendent devant le port du Havre. Au loin, à l'est, le pont de Tancarville et, devant nous, comme alangui au sommet du plateau, le terrain du Havre. On appelle sur toutes les fréquences disponibles ; personne. Au sol, aucune activité alors, par sécurité, on contourne

par la mer et on prend un cap presque 360.



A partir de maintenant et ce jusqu'à la Baie de Somme, nous quittons les plages sablonneuses pour les falaises calcaires avec comme premier point remarquable, les installations qui paraissent abandonnées depuis des années que nous le survolons : le port d'Antifer.



Sous le chemin des douaniers, l'apic de roches - strié de veines claires et sombres – tombe directement dans la Manche et les traces d'écroulements plus ou moins récents sont nombreuses. Ça ne donne pas envie de faire une promenade digestive sur l'estran !



Plus vite qu'on ne les attendaient surgissent l'aiguille et l'arche d'*Etretat*. Nous sommes un peu haut pour les apprécier comme il se doit. Comme les logs de Patrick ont prévu Etretat comme point tournant, on passe à la verticale et, de la place arrière, les clichés sont difficiles. Dans ma banque d'images accumulée au fil des voyages, je dois bien trouver de quoi illustrer mon propos... Les villes côtières normandes sont à chaque fois placées à l'embouchure d'un



petit cours d'eau qui a plus ou moins entaillé le mur minéral friable. Cela crée de petites vallées largement évasées où prés et forêts laissent progressivement la place aux constructions neuves. Et nous retrouverons cette structure géologique si particulière jusqu'au Tréport. Sur une centaine de kilomètres, j'ai l'impression de retrouver la liste des ports de pêche de taille moyenne que l'on devait connaître par cœur dans le programme du certificat d'études des années 60 : *Fécamp, Saint Valéry en Caux, Dieppe...*

On contourne la centrale nucléaire de Paluel par la terre puis, pour changer un peu, celle de Parly par la mer. On retrouve avec plaisir *Mers – Le Tréport* puis *Cayeux sur mer* dans leurs écrins de verdure avec leurs petites plages où des estivants courageux sont encore présents. Le SIV de Paris couvre une très large surface et les communications



qu'on capte sur leur fréquence ne nous permettent de prendre connaissance que de trafics lointains. Le tableau de marche est conforme à nos prévisions, la consommation de carburant objective que les réservoirs sont plus qu'à la moitié, les instruments moteurs sont tous dans le vert. On quitte le VOR d'Abbeville lorsqu'on est dans sa radiale 300 pour afficher Boulogne sur 113,8.



Pas le temps et surtout le loisir d'une petite verticale *Saint Valéry en Somme* et sa superbe église à deux neufs mais on distingue bien *Le Crotoy* où les frères Caudron firent décoller leurs premières machines dont celle qui prenait son envol face à la mer et tractée par un cheval de trait au petit trot, la célèbre Luciole. Le vénérable animal donnera son nom à une célèbre production Caudron d'un modèle ultérieur ...

La *Baie de Somme*, c'est beau depuis la mer avec les marais qui la bordent et les petits chemins du site magique du Marquenterre. Mais du ciel, c'est plus beau encore car non seulement on embrasse d'un coup d'œil les formes harmonieuses des lieux, les nuances de gris-bleuté pour les eaux fluviales ou marines, de gris-beige pour les bancs de sable et les plages, de gris-vert pour les landes et les petites forêts mais encore on saisit le fonctionnement complexe de cet extraordinaire écosystème. La vallée d'un fleuve côtier qui vient de s'écouler sur un trajet de plus de 200 kilomètres à faible pente débouche à la jonction des dernières falaises normandes



et d'une pauvre lande côtière faite d'étranges et innombrables trous ronds marécageux et d'un taillis inextricable de jungle européenne. Des dizaines de milliers d'oiseaux migrateurs y font une halte nourricière durant leurs immenses périodes. Une baie qui s'ensable inexorablement du fait des courants marins dessinant à marée basse un entrelacs d'arabesques alluvionnaires striées par l'action érosive de la Manche sur lesquelles paraissent des phoques et des veaux marins. Le village pimpant et coloré du Crotoy dont les couleurs vives sont un véritable amer lorsque la brume de mer fait son entrée sournoise.

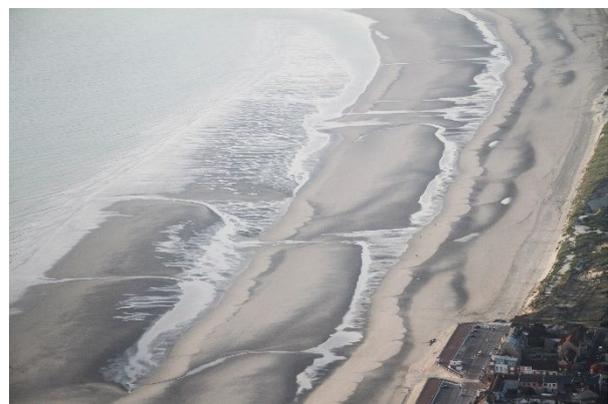


Il est maintenant 20 heures passées et nous volons – hormis les pauses – depuis près de 12 heures (temps de vol en B 757 entre Paris et Los Angeles...). Une certaine fatigue commence à se faire ressentir d'autant plus que les conditions météorologiques se sont progressivement modifiées. Un empilement de stratus grisâtres et de brumes blanchâtres domine une nappe vaporeuse qui coure sur la Manche et nous cache les côtes anglaises. Le soleil se fait plus parcimonieux et la luminosité est en chute libre. Inlassablement, on renouvelle nos contrôles de paramètres moteurs et de consommation. BUUH tourne comme une horloge suisse. Le but ultime n'est pas loin mais on n'y est pas encore.

Les langues de sable de la *Baie d'Authie* sont désertes. Les mammifères marins sont en chasse pour leur diner du soir et, sur la grande plage de *Berck* malgré un bon vent bien établi, aucun cerf-volant n'est de sortie. Aucun estivant du reste non plus.



Quelques badauds traînent encore sur la promenade du bord de mer. Au loin, le terrain en herbe bien connu où nous nous sommes posés plusieurs fois et le Parc de Bagatelle.



- Le Touquet, F BUUH, PA 28, 3 POB, provenance Dinard et destination Calais, actuellement travers ouest de Berck pour suivre le trait de côte à 2 000 pieds QNH.
- UH, rappelez en sortie de zone au point novembre



Dunes de Berck et de Merlimont où fût enregistré officiellement le premier « vrai » vol français. Dans la mauvaise luminosité du soir, tout est terne et un peu triste. Les grands bâtiments blancs du *Touquet Paris Plage*, en front de mer, apportent une flaque de couleurs crème qui tranche avec les landes arbustives, les hauts arbres de la zone résidentielle et les toits de tuiles plongés dans l'ombre. Les guirlandes du beau manège à l'ancienne sont allumées mais pas question de repérer son attraction-phare pour nous : un gros avion bleu et ventru baptisé le Petit Prince !



A l'approche de *l'estuaire de la Conche*, un timide soleil refait son apparition l'espace de quelques minutes. Faire gaffe car à 20 heures passées, il n'y a plus de contrôle au Touquet et qu'on n'est pas à l'abri d'une machine intégrant le circuit de façon silencieuse. Certes, le circuit se fait par le nord mais... Sur la Côte d'Opale, *Hardelot Plage*, lieu de résidence estivale apprécié des 59 et des 62 puis Novembre Bravo où le message de notre sortie de zone n'est pas collecté par le Touquet. On rebascule sur Lille Info. *Boulogne* et ses grandes installations portuaires paraissent aujourd'hui bien sous utilisées. Devant nous, le *Cap Gris Nez* puis *Wissant* avec ses longues plages où les dunes étaient interdites d'accès car encore minées au milieu des années 50 lorsque je venais y passer un après-midi de vacances.

On survole *Sangatte* et les installations terrestres du tunnel sous la Manche puis *Coquelles* et son labyrinthe autoroutier et cap sur *Calais*. On quitte Lille Info pour la tour de Calais. Malgré nos craintes de perdre les conditions CAVOK, et cette mention toujours préoccupante des cartes VAC : aérodrome susceptible d'être envahi en quelques minutes par la brume de mer, nous sommes chanceux car le soleil est revenu, timide certes, mais présent !

Personne à la radio et pas de trafic susceptible de nous donner la piste en service. Bien que la manche à air soit devant la tour, il n'est pas facile de la voir. Patrick fait un passage lent verticale terrain et la position de la chaussette nous confirme ce que nous attendions, le vent vient de la mer et donc, piste 24. Vent arrière par le nord et, surtout, faire gaffe à la zone P26 (centrale de Gravelines). On pose. On gare. Procédures. Arrêt moteur.

Il est 20 h 45. Dinard – Calais 3 h 16 bloc/bloc. Compte tenu de l'horamètre, on a volé depuis ce matin 12 heures et 31 minutes ! Le défi qu'on s'était lancé est réussi. On est content et las. Pour la première fois, on a réalisé un challenge plutôt sportif consistant à survoler le plus long linéaire de côtes françaises en une journée aéronautique. Même à 110 Kts et parfois moins, on peut probablement faire encore mieux en intégrant le morceau de Riviera compris entre la côte italienne et Saint Tropez, mais cela impliquerait un décollage de Cannes aux aurores. On aurait pu réaliser la boucle du « nez de la Bretagne » et celle du Cotentin au prix d'une petite heure de vol supplémentaire mais, à moins de rogner sur les pauses bien nécessaires, nous serions arrivés très près de la nuit aéronautique. Ce type de vol ne correspond pas à ce que nous réalisons d'habitude car nous sommes plus intéressés par des trajets à thèmes de découverte d'une région et que l'objet de ce pari était plus de réaliser une distance maximale en un jour dans le cadre de **l'Opération le Jour le plus long** organisée par la FFA.

Sur le terrain de Calais, la lumière est douce et le vent qui souffle de façon marquée (tout au moins pour nous, habitués à un pays sans vent !) a dégagé les terres de toutes nébulosités. Au large, il persiste toujours ces bancs de stratus. Une joyeuse bande de parachutistes se prépare pour le saut du soir avant que le crépuscule ne s'abatte. Une grosse machine toute noire, un **Short SC.7 Skyvan**, avion de transport construit en Grande - Bretagne au début des années 1960, immatriculé en Golf, fait rugir ses deux turbopropulseurs.

Les locaux commerciaux de l'aéroport sont ouverts aux quatre vents mais tous les services sont fermés : accueil, buvette et il n'y a qu'un présentoir de publicités touristiques vantant les charmes des lieux. C'est vrai qu'il est maintenant 21 heures largement passées mais le jour est parti pour durer, au moins, jusqu'à 22 h 30. On fouille dans les pages des prospectus pour trouver un numéro de téléphone de taxi mais on ne trouve rien. On s'adresse à la baraque à frites voisine mais ils sont désolés de ne pouvoir nous répondre. On interroge les amis des parachutistes sans plus de succès. Alors, on se rabat sur l'internet de nos téléphones.



Patrick nous a dégotté un hôtel sympa en centre-ville avec une grande chambre à trois lits. D'un commun accord, on admet que si l'on s'alonge pour quelques instants, on ne se relèvera pas. Alors, on part immédiatement à la découverte de Calais dans le but premier d'y trouver à boire et à manger, après avoir, toutefois, salué le Grand Homme natif de l'étape ! Dans la demi-heure qui suit, on lève – comme un seul homme - nos pintes de bière devant un plateau d'huîtres puis une belle pièce de viande avec ... des frites.

**Yes ! On l'a fait !**

Demain, retour Mulhouse : mais avant, on se sera offert une petite visite de la ville. Images de notre découverte de Calais par un petit matin d'été radieux et lumineux, frais et venteux, tour à tour endormi et animé.





Elle n'est pas belle, la vie ?

Jean Jacques Turlot