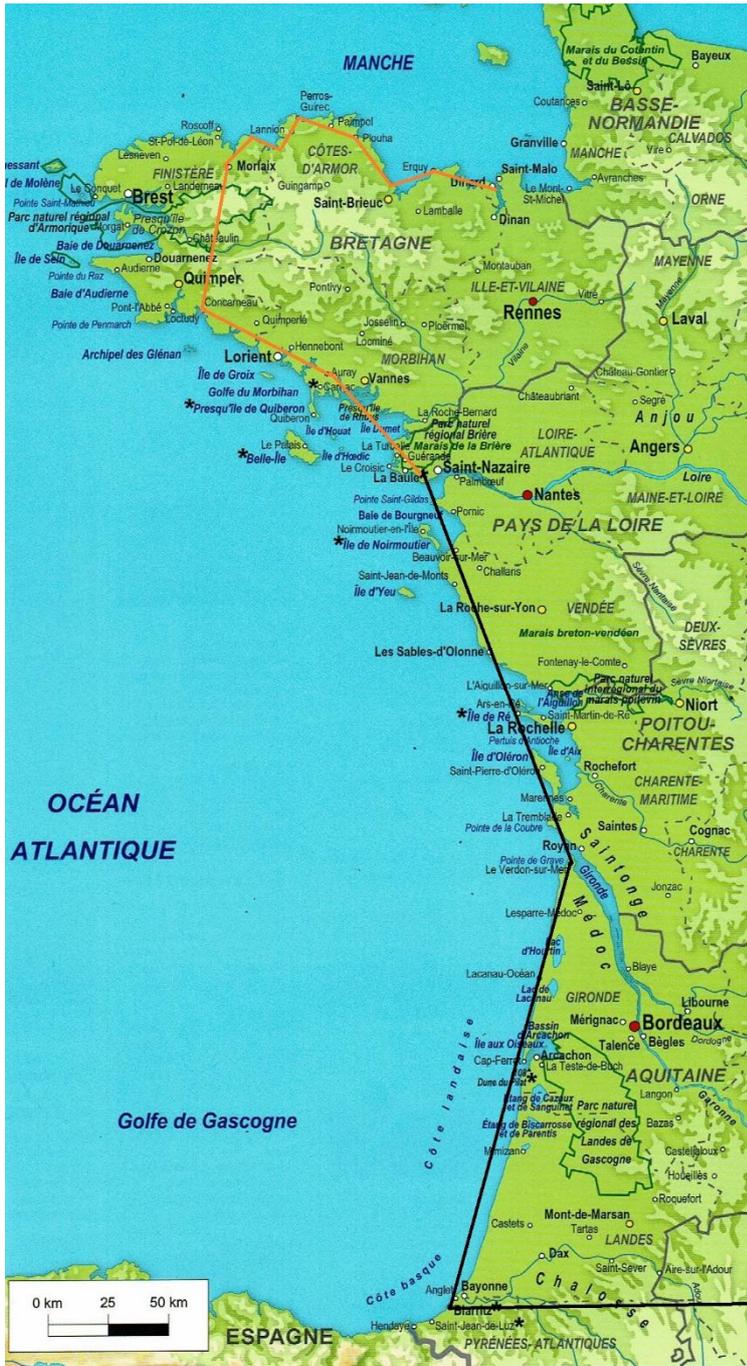


CHALLENGE DES QUATRE MERS :

SECOND TRONCON : PAU- LA BAULE

Fidèles aux enseignements du CRM (Cockpit Ressource Management ou optimisation de la gestion des ressources d'un équipage), on « rock » au niveau des places. Patrick migre en place arrière ou position dite « sac de sable » et il pourra ainsi se reposer de la concentration de ce vol très matinal. Nico va faire la radio et la navigation tandis que je prends les commandes pour une étape que je connais déjà bien pour en avoir fait tous les tronçons dans un sens ou l'autre.



Check List, contrôle des paramètres, alignement en piste 31, lâcher des freins et on décolle. Pour sortir par le point Whisky, il faut juste prendre une trentaine de degrés à gauche par rapport à l'axe de piste. Au sud du terrain, les installations militaires toutes neuves de hélicoptères de combat du 5° RHC n'objectent pas la moindre trace d'activité. C'est bon à savoir car les risques de rencontrer un Tigre derrière un bosquet ou une colline, à l'affût d'une proie naïve et surprise, sont faibles.

- Pau Tour, UH pour quitter.
- UH, contactez Pyrénées Info.

On prend un cap 165 pour gagner le point d'entrée Sierra Hôtel de Biarritz. C'est encore loin mais il faut anticiper. On quitte les collines béarnaises pour traverser le Gave d'Oloron et longer les collines basques. En approche de Cambo les bains (SE), on quitte le SIV de Pyrénées pour appeler Biarritz Approche sur 125.6. Il y a du monde sur la fréquence et ça change par rapport à ce que nous avons vécu depuis ce matin.

- Biarritz Approche, F BUUH ; PA 28 et 3POB, provenance Pau et destination la Baule, pour transiter dans votre zone par les points SE – S – SB et remonter par le trait de côte à 1 500 pieds. Actuellement travers SE et transpondeur XXXX.

- UH, rappelez Sierra et transpondeur XXXX.



Sur le grossissement de l'écran GPS, je vois apparaître des localités aux noms imprononçables pour nous. Nous étions enthousiasmés à l'idée de découvrir le Pays Basque ; cette fois, ça y est ! Grandes maisons blanches avec un type de colombage différent du nôtre en Alsace et tuiles orangées. Certes, il y a de petits bourgs mais beaucoup d'habitat dispersé au milieu de parcelles verdoyantes. Ça c'est un élément imparable pour affirmer qu'il pleut ici plus que dans la moyenne française. D'en haut, on ne sait pas reconnaître les

champs de piments d'Espelette... Au sud, apparaît le massif côtier de la Rune, promenade dominicale des Biarrottes au milieu des troupeaux de pottoks, petits chevaux locaux qu'on ne peut, bien sûr, pas distinguer. J'infléchirais bien le cap vers le sud pour contenter ma curiosité mais nous avons déjà donné notre itinéraire de transit au contrôleur et on n'est malheureusement pas là pour faire du tourisme. Mais on reviendra car c'est frustrant !

- Biarritz approche, UH Sierra pour Sierra Bravo.



Sierra Bravo, c'est la petite ville côtière de Bidart connue pour sa pelote basque et je distingue bien des petites places de jeu mais difficile, même à 1 500 pieds, de repérer les frontons. Au nord de notre axe, l'agglomération de Biarritz – Bayonne – Anglet et on distingue bien la longue piste du terrain orientée face à la mer.

- UH, Sierra Bravo.
- UH, vous êtes autorisés à vous poser en 09. Rappelez sortie de piste sur fréquence sol 121,95.
- Biarritz approche d'UH. On ne pose pas mais on remonte sur le littoral destination la Baule.



C'est curieux, j'avais l'impression que le contrôleur en charge de l'approche et de la tour était la même personne car nous recevions, sur le même canal, les consignes de transit et d'atterrissage et il me semble qu'il n'a pas noté que nous étions en transit.

On raconte dans le Landernau aéronautique que jusqu'à il y a peu, le handling – cher - était assuré obligatoirement par une société privée, peut-être ont-ils maintenant des consignes pour accueillir plus de monde ? On dirait que cela rend les escales

plus faciles et il va falloir revenir rapidement avant qu'ils ne changent d'avis ... C'est la première fois qu'une tour me propose de poser sur son terrain sans qu'on lui ait demandé.



Mais on n'a pas le temps de rêvasser car, depuis notre belvédère mouvant, le spectacle est vraiment trop beau. Le survol de l'agglomération et de la contrée est vraiment un must pour les pilotes curieux que nous sommes. La mer est calme et on ne repère aucun surfeur, peu de vacanciers sur la Grande Plage et la Plage Miramar, personne sur la passerelle qui mène à la statue de la vierge mais le phare de l'îlot Saint Martin veille.

« Biarritz, dont la vogue depuis le Second Empire a sans cesse grandi, apparaît aujourd'hui comme l'expression la plus parfaite de la ville des élégances internationales (...) La plage de Miramar et ses vagues, la ville et les villas, un luxe effarant, un encombrement qui décourage, et mille hôtels dont beaucoup sont splendides, et quelques-uns habitables. Toutes les séductions, toutes les attractions. De quoi tout oublier et s'oublier soi-même. »

- UH, rappelez Novembre Alpha



Novembre Alpha, c'est l'estuaire de l'Adour à la hauteur de Boucau et on ne peut pas le louper car les estuaires ne sont pas fréquents dans le coin. L'histoire raconte que ce fût un comptoir grec bien avant la présence romaine. Sur l'Atlantique, pas le moindre nuage – même de beau temps – mais il vient du large un vent qui doit bien faire une trentaine de nœuds et il faut donner du palonnier pour éviter un effet girouette.

Nous sommes partis pour un long vol de 230 kilomètres de la Côte Landaise puis du Médoc jusqu'à l'embouchure de la Gironde. Nous ne tardons pas à quitter la CTR de Biarritz mais le SIV se poursuit jusqu'à la hauteur de Mimizan. Entre temps, nous allons en prendre plein les yeux car ce n'est pas habituel – pour nous – de réaliser une heure vingt de vol sur un littoral sans changer de cap ! On pénètre la R 248 mais le contrôle ne nous signale aucune activité. Prochain point de compte rendu Novembre Charly à la hauteur d'Hossegor – Cap Breton et nouveaux terrains de golf.



On poursuit sur Vieux Boucau puis la latitude de l'étang de Léon qui présente la caractéristique d'être doté d'un cours d'eau, le canal Huchet, qui véhicule ses eaux douces jusqu'à l'Atlantique. Il y a plus de 50 ans j'en avais suivi le trajet à pied dans le cadre d'une fabuleuse forêt galerie ombragée offrant une avifaune exceptionnelle rendant ce lieu magique. On ne parlait pas encore de protection de la nature vierge, de réserves naturelles voire d'écologie. Son embouchure dans l'Océan variait au cours des années et ne

semble toujours pas stabilisée à ce jour. Je ne peux pas affirmer que je reconnais les lieux mais de belles images de nature sauvage et de flaques de lumière traversant la canopée pour illuminer le lit sablonneux de nuances dorées me reviennent en mémoire comme si c'était hier...

Sous l'aile droite, toujours cette grande étendue de pins maritimes d'un vert très foncé qui se noie jusqu'à l'horizon dans une brume de chaleur et d'essence aromatiques résinées. C'est un peu anxigène.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, cette terre était une lande de pauvres pâturages et de marais innombrables ce qui explique les échasses et les peaux de mouton du costume traditionnel local. Tour à tour romaine (Mont de Marsan viendrait de montagne de Mars, le dieu grégoromain) puis Wisigothe, arabe ou sarrasine (jusqu'à la bataille de Poitiers, Charles Martel 732) puis anglaise dans le giron des Plantagenêt, elle devint française avant Henri IV. Sur ces sables accumulés par la mer durant des dizaines de milliers d'années, le développement économique et démographique demeurera modeste : « de vastes forêts entrecoupées de marécages servant d'asile à des hommes presque sauvages issus de l'invasion des wisigoths ». Le réveil a lieu sous Napoléon III lequel, avec son épouse Eugénie de Monti Jo, va faire de Biarritz un lieu de villégiature en lançant la mode des cures thermales et des stations balnéaires.



La mise en valeur de ce territoire va d'abord dépendre de la consolidation et de la fixation des dunes afin de mettre fin aux menaces d'ensablement et d'inondation des communes littorales. Pour cela, il fait voter la loi du 19 juin 1857, loi d'assainissement et de mise en culture des Landes de Gascogne. Il s'agit de drainer le terrain, de mettre fin à un agropastoralisme dépassé et vorace en terres pour le remplacer par une sylviculture intensive de pins dont la France a tant besoin pour sa flotte de guerre et ses bois de construction. Cela ne va pas se réaliser sans fronde car beaucoup de parcelles vont devenir domaniales, c'est-à-dire propriétés d'état et que les premières années de cette pépinière géante sont longues avant que la forêt ne puisse être exploitée. Durant longtemps, la contrée sera décrite comme : « froide surface des marais de Sibérie l'hiver et désert nu de l'Afrique l'été ».

Plus loin, Mimizan et son terrain d'aviation qu'on ne distingue pas depuis le trait de Côte mais on a une pensée pleine d'amitié et de souvenirs heureux pour Laurent, le président de l'aéroclub ainsi que pour Nadine et « la puce ».

- UH, vous quittez mes zones. Contactez Aquitaine Info sur 120,57.
- Aquitaine Info, UH, 3 POB, provenance Pau et destination La Baule, venons d'être lâchés par Biarritz, travers ouest Mimizan, 1 000 pieds et transpondeur XXXX.
- UH la R146 est active, veuillez la contourner.
- UH, on contourne par la mer.

Et l'on s'éloigne par l'ouest en se disant que les côtes américaines restent toutefois bien lointaines. A l'est, on repère bien vite la longue piste de Parentis et ses importantes installations mais difficile de distinguer l'ancienne base des hydravions des Latécoère 631 qui prenaient là leur envol pour le nouveau monde car nous sommes trop bas.



Un jour... Biscarrosse, village de résiniers que rien ne désignait pour un destin aéronautique, fut choisi par Pierre-Georges Latécoère pour devenir le lieu de montage et d'essais des plus grands hydravions français. C'était en 1930 ; le lac de Biscarrosse vit ainsi partir plus de 120 hydravions gigantesques. On les appelait les "paquebots des airs", à destination de

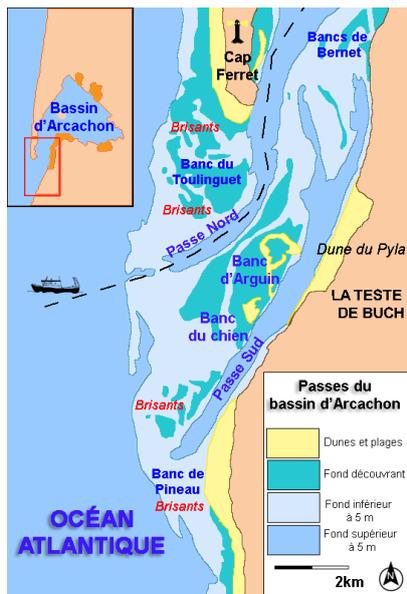
New-York ou Fort de France. Aux commandes de ces prestigieux appareils, des aviateurs comme Mermoz, Guillaumet ou Saint-Exupéry ont marqué de leur empreinte l'histoire de l'aéronautique. Leurs exploits ont dépassé le simple fait de voler, ils ont créé la légende... Aujourd'hui, le musée nous rappelle que les hydravions n'ont pas totalement disparu même si les fameux "paquebots du ciel" n'ont plus leur place sur les lignes aériennes actuelles. Les hydravions sont encore nombreux à assurer des missions particulières telles que la lutte contre les incendies, la surveillance des côtes et le secours en mer, le transport de personnel et l'exploration dans les zones jugées inaccessibles. Et devant l'augmentation du trafic aérien aujourd'hui, certains constructeurs envisagent le retour d'hydravion comme porteur de fret et même de véhicule de loisirs.

Document Musée de l'hydravion de Biscarrosse



Après avoir croisé Biscarrosse-Plage on rejoint le littoral. Nouveaux souvenirs émus à l'évocation des plateaux de fruits de mer du Restomer (quel horrible nom !) découvert à l'occasion d'une qualification hydravion puis d'une participation à un rassemblement d'hydravions il y a près de 20 ans. La fréquence du SIV nous fait comprendre que le trafic est dense autour d'Arcachon et de la **dune du Pyla**. Alors, on fait gaffe et trois paires d'yeux ne sont pas de trop pour surveiller parapentes multicolores et avions en maraude.

Sous l'aile droite, on laisse Cazaux qui semble inactif. Devant nous, le banc d'Arguin et on prend 500 pieds de plus par sécurité pour éviter l'avifaune.



Je ne peux m'empêcher de penser à l'autre banc d'Arguin, sur la côte mauritanienne et qui s'étire sur plus de 200 kilomètres mais vrai qu'en dehors de leur fonction fondamentale de réserve ornithologique ils ont en commun leur palette de couleurs : le bleu de la mer, l'azur du ciel et un extraordinaire jaune d'or du sable...

Tout le champ de vision est occupé par la Baie d'Arcachon et son île aux oiseaux ainsi que l'immense dune du Pyla. A 1 500 pieds, l'altitude de sécurité confortable que nous nous sommes octroyés pour ce tronçon, et dans la lumière chaude de cette fin de matinée, on est un peu haut et le gigantesque tas de sable pour enfants de Gulliver apparaît minéral, écrasé et inattendu. Il faudrait descendre à 1 000 pieds pour le tutoyer d'un peu plus près mais la perspective d'embrasser la bouche d'un parapentiste avec la casserole d'hélice de BUUH est rédhibitoire...

Survol de la Baie d'Arcachon puis de la ville d'Andernos puis de l'étang de Lacanau et de celui de Hourtin. Ici, s'est déroulé tout un pan de l'histoire de l'aéronavale française dont il ne reste plus rien, le Centre ayant été fermé en 2000 et le site est en cours de reconversion vers des fonctions touristiques.



Tout commence avec la création en 1916 d'un poste de combat de l'Aéronautique Navale. Puis rapidement, l'extension des missions de l'aviation maritime en France entraîne en mars 1917 la création d'une école de pilotage d'hydravions sur le lac d'Hourtin destinée à « dégrossir » les pilotes pour une instruction de base.

A sa création le Centre reçoit 8 hydravions - des FBA Clerget 130 HP - mais ce parc augmente rapidement pour comprendre 83 hydravions en octobre 1918, date où le site devient officiellement Centre Ecole d'Aviation Maritime (CEAM).

Avec l'instruction pratique, le programme théorique comprend la connaissance et l'utilisation des cartes et du compas, la navigation à l'estime, les notions de météorologie, l'étude réduite des appareils et de leurs moteurs, la description des appareils de visée de bombardement, le règlement international sur les feux de navigation, les règles de circulation aérienne, etc....

Le CEAM d'Hourtin deviendra Centre d'Instruction de l'Aviation Maritime en 1926 et durera jusqu'en juin 1940, date de sa dissolution : les appareils sont sabordés et le personnel a l'ordre d'évacuer le site.

Les allemands occupèrent la base hydravions pendant 4 ans à partir de la fin juin 1940. Ils y entraînent leurs pilotes qui avaient pour cible des carcasses d'hydravions sabordés par les Français.

A la fin de la guerre, l'escadrille de combat 2S s'installe à Hourtin et ses appareils participent à la libération des poches de résistances allemandes de la Pointe de Grave, de Royan et de de l'île d'Oléron. Quand les Français reviennent après l'évacuation des allemands, ils trouvent une base saccagée et pillée.

C'est l'Escadrille 53S qui prend le relai ensuite pour le redémarrage tant bien que mal du Centre de Formation des Appelés de l'Aéronautique Navale avec la formation sur hydravions entre autres.

A la fin des années 40, il ne reste plus que quelques dizaines d'incorporés en formation, la Marine ne s'intéressant plus aux hydravions. En 1950, la Base Aéronautique Navale laisse alors la place au Centre de Formation Maritime.

Merci aux "Anciens Cols Bleus et Pompons Rouges" pour leurs contributions

On a opté pour un survol terrestre afin d'éviter la monotonie du trait de côte. Mais le paysage est tout aussi répétitif ! On arrive enfin à Soulac sur Mer puis à la Pointe du Médoc. Là, ça change ! La longue corne de la Gironde aux eaux boueuses qui viennent se jeter dans l'Océan bleu-roi, le phare de Cordouan et la ville de Royan sur l'autre rive. Le cockpit se réveille un peu de sa torpeur après une heure et demi de survol d'une futaie sans fin. Pour rester le plus près possible de l'axe qu'on s'est fixé pour notre challenge – car on n'est pas en promenade – je suis passé entre Royan et le phare de Cordouan pour gagner les côtes de la Saintonge. Le paysage redevient gai et varié, les carrelets s'égrènent le long de la grève, les maisons troglodytes ne sont visibles que par leurs balcons et coursives. On ne retrouve la terre qu'à la Palmyre mais pas le temps d'aller visiter son zoo.

Sur la lèvre nord de l'entrée de la Gironde, l'étrange phénomène géologique de la Coubre. Vue du ciel, c'est une vaste étendue lunaire, un grand cirque sablonneux où rien ne semble en vie. Dans cette immense cuvette de sable terreux craquelé, nous n'observons aucune trace d'activité humaine ou animale. Mais c'est impossible car les limicoles doivent s'en donner à cœur joie et l'humus doit regorger de mollusques et de vers. Nous survolons un cirque d'une lointaine planète sans avoir enfilé nos combinaisons extravéhiculaires ! Cette cuvette, que les anglophones appelleraient *pan*, n'est que faiblement ouverte vers l'intérieur de la Gironde. La mer semble toutefois entamer un reflux car un petit courant s'en échappe.



Plus au nord, la Tremblade et Marennes avec les parcs à huîtres. C'est tout simplement sublime et il faut réellement se faire violence pour ne pas y mener notre brave PA 28 ! Machinalement je revois mes logs de nav et le tableau de marche : les réservoirs se vident de façon symétrique et les moments de bascule sont respectés, le conservateur de cap ne dérive pas d'un pouce depuis notre départ de Pau, tous les paramètres sont au vert. Elle n'est pas belle, la vie ?

On retrouve l'Océan mais cette fois-ci pavé de grandes îles allongées. D'abord Oléron puis ensuite, ce sera l'île de Ré. Elles sont très différentes ; Oléron plus sauvage et Ré plus policée. Bien entendu, elles ont chacune leurs ponts et leurs ports de bord de mer mais le cœur d'Oléron ainsi que sa façade nord paraissent encore abandonnés à une nature sauvage tandis qu'à l'île de Ré, le cœur est dévolu à la culture de l'huître et les côtes nord est sont plus habitées. Petit point sur la mer, on laisse à droite Fort Boyard et ses actuels jeux télévisés sans oublier son histoire singulière.



Cette fortification est érigée sur un haut fond sablonneux dans la seconde moitié du XIX^e siècle après d'autres tentatives précédentes ayant toutes tournées à l'échec. Le but est de protéger l'arsenal de Rochefort des attaques de la marine anglaise. Lorsqu'il est terminé dans les années 1860, il est déjà obsolète car les nouveaux canons ont des portées de tir considérablement augmentées. Les 250 hommes de la garnison n'ont plus grande utilité. Le fort va alors être affecté comme prison pour les soldats prussiens de la guerre de 1870 puis les prisonniers politiques de la Commune qui ne sont pas envoyés au bagne de la Nouvelle Calédonie. Il est tout simplement abandonné au début du XX^e siècle, tout en restant propriété de la marine.



On traverse le Pertuis d'Antioche pour retrouver le phare des Baleines et sa zone de chalandise estivale déjà en place. Je retrouve, avec plaisir, le clocher de l'église d'Ars en Ré avec ses couleurs noir et blanches à la façon d'un amer. Maintenant, cap sur les Sables d'Olonne où l'on va transiter par voie terrestre pour changer un peu.

- La Rochelle, UH, phare des Baleines, cap sur Les Sables d'Olonne à 2 000 pieds.

Les eaux de l'Anse de l'Aiguillon sont calmes. Pas la moindre écume de mer, juste un petit vent bien stabilisé qu'on connaît depuis maintenant plus de deux heures. Comme il n'y a plus guère de bateaux à vapeur, c'est difficile de se documenter par le sens des fumées et nous, alsaciens, en dehors de la mer qui moutonne, on n'est pas très férus pour décrypter les indications météo de la grande bleue. Depuis ce matin, hormis le début du premier tronçon, c'est CAVOK et nous avons décidé que ça ne devrait pas changer avant l'arrivée !

La Vendée Maritime, c'est l'endroit qu'on connaît le moins, alors, pour combler cette faille, et parce que nous autres, gens de l'est, les survols côtiers nous manquent beaucoup, on guide notre destrier vers l'estran. A quelques signes que, nous seuls, cavaliers de BUUH, savons repérer, on sent que les 180 chevaux sous le capot semblent contents de respirer l'air du large. Son phare d'atterrissage est probablement en train de balayer les 180° qu'il a devant lui pour remplir sa mémoire de souvenirs qu'il pourra partager avec son voisin de stalle. Bien que nous n'ayons jamais trouvé où se nichait son cerveau,

pourquoi nos belles machines n'auraient-elles pas de mémoire et de souvenirs alors que les lave-linges en ont bien une ? Par ailleurs, il ne fait nul doute que ses entrées d'air sont probablement en train de se déformer à la manière de nos bouches ouvertes dans un tunnel de soufflerie pour capter l'iode si nécessaire à sa thyroïde. Et pourquoi il n'aurait pas de thyroïde, BUUH ?

Ces digressions apparues à l'heure de passer à table sont peut-être favorisées par la déshydratation, la chaleur ou un début d'hypoglycémie... Toutes les bouches à air de la ventilation sont ouvertes en grand mais il fait bigrement chaud ! La côte est plate, sablonneuse avec de petites collines dans l'arrière-pays. Saint Gilles Croix de Vie puis Saint Jean de Mont apparaissent plutôt comme des lieux de vacances un peu collectivistes mais, vu du ciel, il règne une certaine harmonie architecturale et il y a de l'espace.

- Nantes Info, UH, PA 28, 3 POB, en provenance de Pau destination La Baule, 1 500 pieds QNH, venons de passer Saint Jean de Mont, transpondeur XXXX pour le point Whisky de Saint Nazaire ?

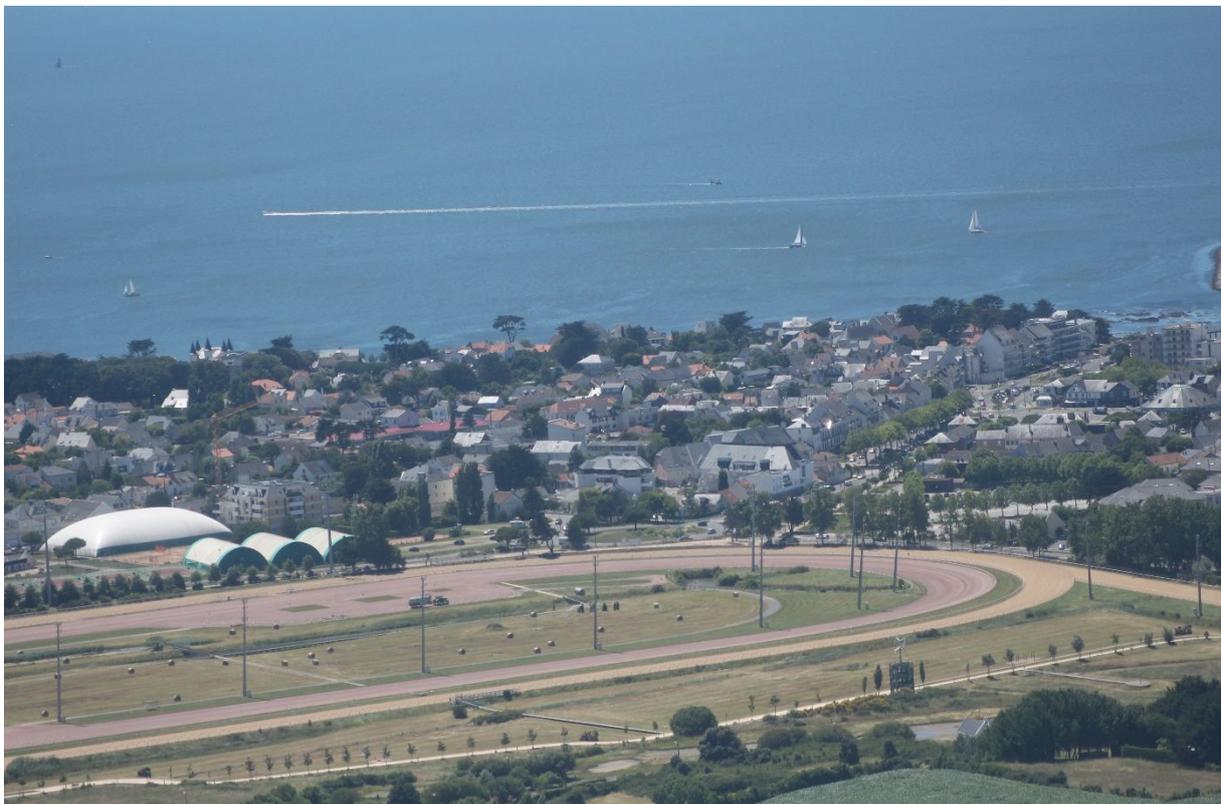
On passe sur la Pointe de Saint Gildas puis au large de Saint Michel Chef Chef (les galettes bretonnes...) et de Saint Brévin les Pins. Impossible d'oublier que dans les années d'après-guerre jusqu'aux années 60 des bus entiers de petits mulhousiens, trop maigres et carencés, étaient envoyés ici pour des séjours plus ou moins longs afin de se refaire une santé au bon air marin. La colonie a, depuis, totalement disparu mais la vocation touristique des lieux ne s'est pas démentie.

Elégant pont sur la Loire, Chantiers de l'Atlantique où de superbes bateaux de croisière sont en construction dans les bassins, grands halls de montage d'Airbus que nous avons déjà visité avec l'aéroclub, nous voici à Saint Nazaire.

- UH, Whisky
- UH, contactez La Baule sur 121,4. Bonne route !

Ce coup-ci, le bout de l'étape est tout proche : une dizaine de nautiques. Un hélico et un ULM dans le circuit, ouvrons grand nos yeux.

- La Baule, UH, vent arrière pour un complet.





Maintenant le vent se fait sentir et, en finale, il est plein traversier avec une manche qui faseille même vers le haut. Et la piste n'est pas trop longue. Comme le terrain est en auto-information, on se gare où l'on peut. Il y a du monde en cette fin juin et, bizarrement, nous avons l'impression de n'être entourés que de gens endimanchés. Les locaux de l'accueil sont fermés entre midi et deux. On se rue vers le restaurant, l'estomac dans les talons. Mais celui-ci ne sera ouvert que début juillet. Les ventres grouillent à vide. Ce serait bien que les cartes

VAC se mettent à jour en précisant les dates d'ouverture des restaurant dont ils signalent l'existence. J'avise un beau Food Truck devant lequel il y a foule. « Désolé mais c'est une réception privée ! » Alors on se rabat sur une puis deux puis trois petites bouteilles de Badoit rouge chacun mais, bien qu'un peu distendus, nos estomacs ne sont pas faciles à leurrer et l'eau même gazeuse ne fait pas le même usage. Le fond du paquet de gâteaux secs est fini. Il faudra faire avec.



Nous qui avons choisi exprès La Baule à cause de son restaurant, on en est pour nos frais...

On s'accorde néanmoins une heure de pause.

Pau – La Baule : 3 h 12 bloc/bloc.