

CHALLENGE DES QUATRE MERS :

TROISIEME TRONCON : LA BAULE - DINARD



Il fait très beau. Même au niveau du sol, le petit vent de la mer adoucit la température ressentie mais, comme des animaux à sang froid, nous avons opté pour la terrasse en plein soleil pour nous réchauffer des rigueurs des mois passés. Pas question de nous réfugier dans les entrailles du bar cossu et un peu snob où il n'y a même pas un paquet de gâteaux secs ou une corbeille de bretzels tout frais... Les premiers vacanciers sont déjà arrivés et beaucoup semblent sortir – pour notre plus grand plaisir - d'un cadre de photo de l'entre-deux guerres grâce à la couleur blanche et à la coupe BCBG de leurs vêtements. Une mode sport et décontractée est ici déclinée pour en faire un véritable uniforme estival. D'adorables petites filles jouent à « attrape » en faisant tourner leurs longues robes immaculées lors de mouvements enfantins et joyeux. Des jeunes femmes, en toilettes légères toujours blanches et portant parfois chapeaux à larges bords, font des manières et « papotent » la voix souvent haut perchée pour qu'on puisse les entendre et les écouter. Les hommes, appuyés contre des barrières aériennes faites de madriers blanchis à la chaux, discutent entre eux, le regard fixé sur le pli de leur pantalon qui doit rester irréprochable. Un chien noir et fofou s'échappe du contrôle de son maître et saute en bons impressionnants entre les machines à l'arrêt. J'ai l'impression de contempler la boîte de sucre en métal émaillé de ma grand-mère représentant les élégantes et les élégants du terrain de golf de La Baule regardant la mer, à la belle époque...

Mes oreilles, toujours curieuses, suivent une conversation quelques tables plus loin où il est question de zones de Lorient actives. Aie aie, si Lorient est actif en ce samedi après-midi, n'y a-t-il pas des chances que la pointe du Finistère le soit aussi ? La carte des AZBA ne signalait aucune activité militaire mais cela peut changer vite certaines zones étant activable H 24.

Lors de l'ultime préparation du trajet, nous avons déjà décidé de l'abandon du survol de *Belle Ile et de Quiberon* pour gagner du temps et celui des espaces contrôlés à l'ouest de l'Île Longue toujours susceptibles de devenir impénétrables en cas de mouvements imprévisibles de sous-marins nucléaires mais nous avons prévu une incursion vers la *Pointe du Raz* avec un retour par *Douarnenez*. Cette étape restait néanmoins bien longue avec 438 nautiques sur le papier soit les limites de notre autonomie. Pour rester dans les temps du challenge, on va réduire tout ça !

Par ailleurs, on attend le retour de la pause méridienne de notre essencier pour refaire les pleins et on risque de ne pas pouvoir redécoller avant 14 h 30. Après, ce sera chaud ! D'un commun accord, on décide donc de couper le « nez de la Bretagne » en réalisant un shunt Concarneau – Morlaix en évitant Brest et Landivisiau.

L'eau de nos réserves des bouteilles emportées à bord de BUUH est tiédasse, qu'à cela ne tienne, il faut boire avant de reprendre place dans notre serre volante. On permute les postes de conduite et Nico prend le manche tandis que je ferai la radio et la navigation. Check List, moteur puis on taxie vers le seuil de la 11. Le vent régulier de la mer est toujours présent et complètement traversier mais sans rafales. Ça ne présente pas trop d'inconvénients car dès que l'avion est airborne, il se met tout seul face au vent.

Large virage en montée jusqu'à 1 500 pieds pour prendre un cap 280 et nous offrir un survol panoramique de la belle Baie de la Baule. Superbes constructions blanches de styles variés qui réfléchissent le soleil et donnent l'impression d'un collier d'éléments cubiques ou parfois arrondis, de différentes tailles, qui épouse le bord de mer. Impression d'harmonie et de classe. Derrière le front de mer, une futaie de hauts pins semble ménager un grand parc qui s'étend tout le long des premiers bâtiments qui captent le soleil.

Sur la plage exceptionnelle, parasols et premiers estivants donnent une note d'avant-goût de vacances...

Jusqu'à l'époque de Napoléon III, le site de La Baule n'était qu'une lande sablonneuse battue des vents et chichement peuplée. La plantation, le long de la côte, d'une barrière végétale comportant des espèces très étudiées allant des ajoncs aux pins maritimes va stabiliser les mouvements du sable. C'est ainsi que le lieu-dit « La Bôle » sur lequel était bâti dès le moyen-âge le village d'Escoublac (aujourd'hui lieu d'implantation de l'aérodrome) va devenir La Baule les Pins.





Cap sur La Turballe, mais avant, un paysage saisissant nous attend. Les *marais salants de la presqu'île de Guérande*. Nous sommes souvent passés ici mais l'émerveillement est toujours au rendez-vous. Le soleil est presque au zénith et la lumière est irréaliste. Je suis si obnubilé par ce tableau de flaques pastel que j'en oublie Batz et Le Croisic du côté opposé à ma place de navigateur. Camaïeux de bleus, coulures d'algues vertes, noirceur des vasières, ocre-brun de certains œillets, jaune d'or étonnants de microorganismes...



Il y a quelques centaines d'années, ces lieux étaient occupés par la mer et Batz et Le Croisic étaient encore des îles. Les travaux de terrassement des moines de Saint Guénolé de Batz et de populations venues du nord de l'Europe pour faire commerce du sel ont créé ces marais salants. Les besoins en sel des consommateurs du XXI^e siècle ont diminué avec la baisse des salaisons destinées à la conservation sur terre et sur mer mais l'activité se poursuit toujours de façon artisanale pour l'exploitation du sel et de la fleur de sel.

Guérande, au nord, où s'installèrent les Romains en 56 avant notre ère, ne capte pas notre attention tant nous sommes fascinés par les reflets des vasières et des œillets.



Avec Guérande, Le Croisic, Batz, La Turballe et tous les villages alentour, nous sommes entrés dans l'album des cartes postales avec ses maisons blanches à toits d'ardoise ! Un peu d'imagination, mais juste un peu, nous permettrait de sentir l'odeur des crêpes et le goût du cidre, les appels de la criée et la plainte des goélands toujours affamés. Mais point n'est besoin d'imagination car ce que l'on voit sature déjà largement nos canaux sensoriels.



Ce n'est pas l'heure d'aller pêcher et le large n'est moucheté que par de fringants voiliers qui sillonnent l'Océan courbés par la brise. La côte est tortueuse, alors notre trajet l'est aussi car on ne veut rien manquer.

A *Piriac sur Mer* on débute la traversée vers le *Morbihan*, l'un des innombrables plus beaux coins de France. Mais, au lieu de franchir directement la baie, on suit la côte jusqu'à Pénestin, on abandonne à

droite l'estuaire ensablé de la Vilaine et à gauche les îles d'Hoëdic et de Houat pour atteindre la presqu'île de Dangan. C'est par là que nous entrons dans le monde du Morbihan. Ici, quel que soit le cap par lequel on aborde la région, c'est à chaque vol différent : la douceur des lignes de côtes de cette mer intérieure ou « petite mer » (Mor-bihan), le découpage esthétique des nombreuses petites îles, le surprenant vert des prés, champs et forêts, les bleus irisés de l'eau dont on perçoit les courants de haut...



Contrairement à ce que les géologues et les historiens affirment, l'histoire de la montée et de la descente des eaux du quaternaire n'a rien à voir dans la genèse de la contrée... Cette mer intérieure ne doit son existence qu'à un concours dramatique : le bannissement des fées de la forêt de Brocéliande. En effet, chassées de leur territoire de rituels tout de même un peu barbares et d'envoutements pas toujours bienvenus, elles ne purent retenir leurs larmes ce qui créa le golfe du Morbihan. Désabusées par leur sort, elles y jetèrent leurs couronnes ce qui constitua les îles. Difficile d'en déduire le nombre de fées déchues car, si la tradition bretonne en recense autant que de jours

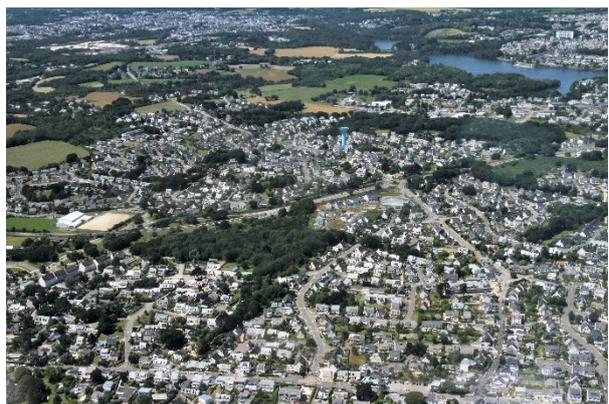
de l'année, les géographes semblent s'être entendus sur un chiffre de 30 à 40. Mais lorsque le rationnel se confronte à l'histoire romanesque et fabuleuse des druides...



Le golfe est soumis à la marée grâce à un goulet qui s'ouvre sur la grande mer (Armor) entre *Locmariaquer* et *Port Navalo*. Les îles changent donc de surface au gré des hautes et basses eaux. Certaines disparaissent à la haute mer rendant délicate la navigation au milieu de courants qui peuvent

se révéler puissants et des bancs de sable. Devant nous, *l'île d'Artz* puis *l'île aux Moines*, à droite *Vannes* et à gauche la *presqu'île de Quiberon* avec au loin *Belle Ile*. Pas le temps d'aller faire un tour à *Carnac* pour admirer les rangées de menhirs. On survole la large rivière d'*Auray* pour retrouver la terre ferme et sa campagne bretonne.

Un peu au sud du point Alpha, on quitte Nantes Info pour *Lorient* qui nous demande simplement de rappeler Echo. Le trajet Alpha – Echo – Echo Lima nous fait passer au nord des R13 et R 14 qui ne semblent pas actives car le contrôle n'en fait pas mention. Echo, c'est le pont qui traverse la *ria d'Ethel* et à Echo Lima nous sommes en face de Lorient, de l'autre côté de la rivière côtière du Blavet.



En approche de gros aérodromes, instinctivement et malgré le fantastique paysage qui nous a complètement envahi, on se recentre sur la machine. Vérification des paramètres du moteur, contrôle des niveaux et de l'équilibre des réservoirs, recherche d'un petit VOR sympathique (mais ici, il n'y a pas grand-chose en dehors de celui des Monts d'Arrée !), anticipation des fréquences radio futures... Les militaires sont parfois un peu chatouilleux alors, prendre un peu d'avance ne nuit pas.

Depuis Echo Lima, on distingue au loin la grande plaine où se nichent les installations de *Lann Bihoué* où nous devons nous rendre avec le Cercle Aéronautique du parlement au printemps. Visite remise pour

cause météo. On prend un cap sud-ouest pour regagner la côte vers la Pointe du Talut (SL). Retrouver la mer pour un survol littoral, ça fait du bien. Les petits ports s'enchainent.



- UH, rappelez Whisky Lima.
- UH, rappelez Whisky.
- UH, contactez Iroise sur 119,57. Bon vol.



Lors d'un précédent passage ici, les contrôleurs de Lann Bihoué avaient paru intéressés par l'appareil sur lequel nous volions : c'était un Grumman AA5A de la même famille que leurs Hawkeye et nous avions monopolisé la fréquence de longs moments pour comparer les qualités de nos avions avant qu'un pilote en transit râle un peu pour en placer une...

Les pilotes du coin ne s'en rendent pas compte mais pour nous, **contacter Iroise, c'est vraiment magique**. C'est le signe que nous sommes un peu au bout du monde (Finistère). Alors, on savoure. Sous l'aile gauche, *Concarneau* avec sa ville close : alors, sans qu'on le lui ait demandé, BUUH enfonce son palonnier gauche pour nous rapprocher de la cité historique et on en prend plein les yeux ! C'est curieux comme cet appareil est capable de prendre des décisions de son exclusive volonté mais pour le bonheur de tout l'équipage !

Compte tenu des décisions de ne pas faire le tour par la *Pointe du Raz* et *Ouessant*, on met le nez de





BUUH plein nord pour entamer une traversée de 80 Kilomètres destination *Morlaix*. On laisse la CTR de *Quimper* à l'ouest et la ville de *Rosporden* à l'est pour un long vol au milieu de nulle part. Bocages, grands champs céréaliers, maisons bretonnes, et quelques retenues d'eau. On appréhendait un peu la Montagne Noire (la seconde de la journée !) et les Monts d'Arrhé mais à 2 000 pieds, on ne les distingue même pas... On survole la région des Enclos Paroissiaux mais on ne peut que regretter de rester sur notre faim... Bref, un paysage plat mais gai et riant qui nous laisse un souvenir de pays où il doit faire bon vivre : l'*Armor*.



- Iroise, UH, en approche de Morlaix pour contourner le terrain par l'est, direction Plougasnou.

A *Morlaix*, nous avons le souvenir particulièrement déplaisant d'une puanteur immonde de lisier de porc alors, on s'en écarte un peu pour éviter les effluves (ce n'est que plus tard qu'on s'est rendu compte qu'on aurait mieux fait de passer à l'ouest !). On gagne les côtes de la Bretagne Nord que l'on va suivre pratiquement jusqu'au bout de l'étape.





Plougasnou, Trébeurden, Pleumeur Bodou, quelles belles images ! Parfois, on longe la Côte de Granit Rose de près, d'autres fois, on joue à saute-mouton au-dessus des baies et des abers déchiquetés ? C'est une merveille !



Le radôme de Pleumeur Bodou, ce n'est pas qu'un simple timbre postal émis dans les années soixante, c'est une foule de souvenirs de gamins des années soixante pour lesquels la conquête de l'espace représentait un rêve futuriste encore inaccessible et le lieu d'évolution des premiers héros de bandes dessinées. La télévision était balbutiante et personne n'imaginait l'arrivée, un jour, du câble ou de la fibre. Une énorme antenne radar recouverte d'un dôme de dacron, sphérique,

était un projet inimaginable. Même s'il n'est plus, aujourd'hui, qu'un musée tourné vers le passé et le souvenir, le radôme de Pleumeur Bodou fut une des grandes aventures de nos 10 ans et un extraordinaire trait d'union entre l'Amérique de Kennedy et la France d'alors (de Gaulle). La conquête spatiale débute par le lancement du premier satellite de télécommunications lancés par les Etats Unis après qu'ils aient perdu la première manche du premier vol habité au profit de l'URSS. La Grande Bretagne et la France relèvent le défi d'être les premiers pays européens à capter les signaux envoyés par le satellite Telstar 2 (Tel pour téléphone et Star pour étoiles). Le chantier commence en 1961 et quelques mois plus tard, le 10 juillet, le radôme capte les premières émissions de télévision. C'est la toute première télécommunication Amérique – Europe ; la France parle en direct avec les Etats Unis ! L'antenne, bien que modernisée à plusieurs reprises, cessera son activité entre 1980 et 1985 au profit des nouvelles fibres optiques.



Prochaine étape *Perros-Guirec* après avoir laissé sous l'aile droite l'aérodrome de *Lannion*. Il fait toujours un temps exceptionnel et, si le dicton breton proclame que dans sa région, on a les quatre saisons le même jour, on doit bénéficier d'une sacrée chance car nous, on a l'été depuis ce matin ! On laisse les *Sept Îles* de côté car on n'a pas envie d'aller importuner les fous de *Bassan* et on fait route vers *Plouescat* en sautant au-dessus des abers jusqu'à *Paimpol*. Dans le casque, issue d'une portante techniquement incompréhensible, l'air de la paimpolaise... On doit faire une hypoglycémie collective, délire médicalement intéressant !



- UH, vous quittez mes zones. Contactez Rennes sur 134.00

Puis ce seront *Saint Quay Portrieux* et *Saint Brieuc*. Le terme de l'étape approche. La belle baie de Saint Brieuc est une réserve naturelle alors, à partir de *Binic*, on coupe très au large direction le *Cap Fréhel*, point Novembre Whisky Delta de Dinard.



- Rennes Info d'UH. Nous souhaiterions quitter votre fréquence pour appeler Dinard.
- UH, à bientôt. Contactez Dinard sur 120,150
- Dinard, UH à 3 minutes de NWD, bonjour.
- UH de Dinard.
- Dinard, F BUUH, PA 28 et 3 PoB, provenance La Baule et destination vos installations à 2 000 pieds QNH. 3 minutes de NWD, transpondeur XXXX, consignes d'atterrissage.
- UH, piste 35 en service, rappelez vent arrière.



L'aéroport de Dinard Pleurtuit Saint Malo dispose de quatre pistes et il faut faire attention. Notre cap d'arrivée, depuis le *Cap Fréhel* nous amène directement sur un cap 120 et, pour ne pas se retrouver en vent arrière 30 - ce qui n'est pas la bonne piste - il faudra obliquer avant le croisement des pistes vers un cap 170 pour nous retrouver sur la bonne vent arrière. Nico gère. Comme toujours, ça va vite et il faut préparer la machine en anticipant. Avant de poser en 35, juste derrière

un 737 de Ryanair, le contrôle nous demande d'attendre un peu compte tenu des turbulences de sillages. Alors, on fait un vent arrière de ministre.



Sortie parking et on se dirige vers la pompe que l'on connaît déjà. Ici, il fait plus frais et on est content d'enfiler un lainage ou un coupe-vent. Je gagne la cabane où les pompiers de service assurent le ravitaillement en essence. Le trajet direct me fait traverser la queue des passagers anglais qui descendent du Boeing. Immédiatement je suis arrêté dans ma course par un agent de sécurité qui vient s'enquérir de mes intentions. Je montre patte blanche...

Le pompier me confie les clefs et le mot de passe. On refait les pleins complets et je regagne la guérite pour régler la 100 LL et les taxes, sous l'œil un peu navré de l'agent de sécurité. Il est 17 heures largement passées.



Temps bloc/bloc La Baule – Dinard : 2 h 19. On est dans les temps mais ce n'est plus le moment de chercher à se restaurer dans les beaux locaux ad hoc de cette aérogare qui fleure bon la construction des années 50. En face, les locaux d'entretien de la SABENA sont fermés, Week end oblige. On fait quelques pas pour se dégourdir les jambes car cela fait maintenant une dizaine d'heures qu'on vole depuis ce



réveil très matinal. Vidange des vessies (toujours difficile sur ces gros terrains où il faudrait passer par les services de sécurité et d'immigration pour trouver des toilettes !) et puis boire, bien que la chaleur ait maintenant disparu. Sur la terrasse du restaurant, verres à la main, des amis venus attendre les passagers du vol sont une tentation d'aller voir s'il n'existerait pas quelques sandwiches oubliés...

Le soleil poursuit sa descente sur l'horizon et le vent sa montée en puissance. Le 737 termine son plein et les essenciers remballent leurs tuyaux. Ici, à Dinard, il y a historiquement une colonie importante de Grands Bretons qui possède gentilhommières et malouinières le long de la Rance ou sur les falaises de Dinard, en face de l'îlot du Grand Bé où repose Chateaubriand, le chantre du Nouveau Monde. Ils savent reconnaître les lieux magiques, nos voisins !

On attend le décollage du Ryanair et on embarque dans BUUH pour l'ultime étape.