

LA BAIE DE SOMME ET BERCK SUR MER, LE POINT DE DEPART DE GRASS COCKPIT WARTER TOUR 2016



Cela fait maintenant un peu moins de trois heures que nous avons décollé de Mulhouse. Conditions météo parfaites, contacts excellents, comme d'habitude, avec les SIV traversés et machine tournant rond comme une horloge. Mulhouse – Berck, une fois passée la Haute Saône, c'est un tracé tout plat. Tout le long, c'est beau. Un modelé doux et harmonieux avec une alternance de champs aux couleurs variées selon les céréales cultivées et, en ce début juin, les fleurs de colza ajoutent une note lumineuse. Mais il y a aussi des prés où les nuances dans la robe des vaches permettent une aide sympathique à la navigation en précisant les races (on est ainsi passé des montbéliardes aux charolaises et des prim'Holstein aux blancs-bleues). Quant aux forêts denses que nous survolons, nous sommes trop haut pour capturer l'intimité de leurs habitants. Et puis, à chaque vol au-dessus de notre beau pays, on se fait les mêmes réflexions quel que soit le cap au départ : des gentilhommières aux styles incroyablement variés, on en découvre de nouvelles à chaque escapade et, ici, nous sommes en terre de briques et d'ardoise ; des châteaux dont la vue depuis notre balcon volant permet de distinguer de petits volumes romantiques ou de grandes barres majestueuses et un peu austères.



Nous avons déjà changé cinq fois les réservoirs depuis l'Alsace et on commute pour la dernière fois lorsqu'à l'horizon doré et aveuglant apparaît le trait de côte de la Manche, comme une grande étendue d'or fondu. Nous venons de quitter Abbeville et nous avons croisé l'axe de son petit terrain, un peu en surplomb de la ville. Sous les ailes, une grande plaine herbeuse reste inondée par les crues dues aux pluies incessantes de ces derniers jours. La Somme apparaît maintenant canalisée et rectiligne entre des berges plantées de quelques arbres. Le fleuve



côtier se dilue alors dans une vaste baie sablonneuse qui constitue la réserve naturelle de la Baie de Somme incluant le Parc du Marquenterre. Depuis des décennies, je rêve de découvrir l'endroit, sa géologie, sa faune et sa flore. Aujourd'hui, c'est par la voie des airs que nous nous immisçons dans cet endroit magique.



Avant d'arriver au débouché du cours d'eau dans les flaques jaunes qui restent de la mer retirée à marée basse, manche à gauche pour s'éloigner du petit port de plaisance par le sud afin de revenir par une élégante boucle au-dessus de Saint Valéry en Somme. Sa belle église à deux nefes côte à côte - excellent repère vu du ciel - surplombe les eaux depuis la dernière falaise avant l'étendue dunaire qui s'étend jusqu'au Touquet. La petite ligne du train de la Baie s'arrête presque à ses pieds.

Devant nous, le paysage plat d'une vaste lagune bordée par des prés salés ou *mollières*, dégagés par la marée basse et où paissent des troupeaux de moutons. Ces poignées de confettis blancs se regroupent autour d'une multitude de mares temporaires ou *pannes*, réserves d'eau saumâtre ou douce qui « trouent » les prés salés et scintillent dans le soleil couchant. Au premier plan, le petit bourg du Crotoy ne peut laisser indifférent l'aviateur qui sommeille en nous car c'est sur cette grève qu'eurent lieu bien des vols des frères René et Alphonse (dit Gaston !) Caudron.

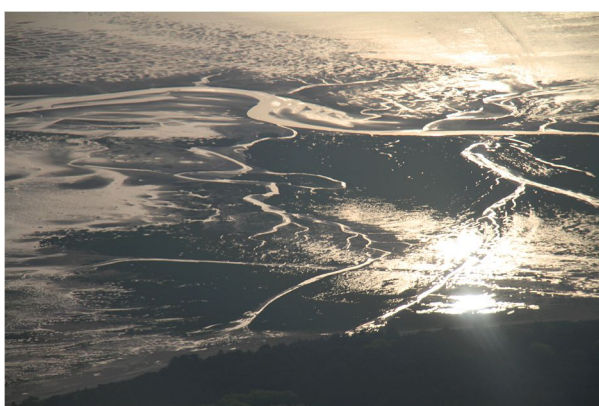


En août 1908, aidés par le menuisier d'un village voisin, les deux hommes construisent un grand biplan de 60 m² de surface alaire. Ils ont prévu d'équiper leur machine de deux moteur Farcot qui ne viendront jamais ; alors, au printemps 1909, ils modifient la cellule – en réduisant paradoxalement la voilure - pour en faire un planeur. On attache l'engin à une longue corde pour le relier à une carriole tirée par *Luciole*, la jument de la ferme et on lance l'animal au galop. Le planeur s'élève, piloté par un René qui fait son baptême de l'air et n'a aucune expérience aéronautique mais réussit parfaitement à tenir l'air et à renouveler la démonstration. C'est ainsi que naît la célébrité puis la vocation...Il en sera de même pour *Luciole* qui donnera son nom, quelques années plus tard, à un avion populaire construit en grande série !



Au printemps suivant, on réduit encore l'envergure et on équipe la machine d'un moteur Anzani de 25 Cv avec une hélice propulsive. 10 kilomètres de vol seront réalisés lors de l'été. Cet avion est équipé d'un gouvernail de profondeur et d'un gouvernail de direction mais ne possède pas encore d'ailerons pour assurer l'inclinaison. Cette fonction est assurée par un gauchissement des ailes au moyen de filins que l'on tend car, bien que déjà connus et expérimentés par les frères Wright qui ont déposé un brevet pour s'assurer l'exclusivité de leur découverte, les ailerons ne feront leur apparition que sur le modèle suivant, inspirés par les travaux de Curtiss.

Le village du Crotoy parait endormi en cette fin de journée. Afin d'éviter le survol de la réserve, on se prépare à la longer par l'est et le nord, toujours dans ce paysage de pâtures et de grosses flaques d'eau comme si on se trouvait en présence des traces d'un monstrueux bombardement d'obus de marine... Vers le soleil couchant, la violence de la luminosité est telle que les images ne se décryptent plus qu'en noir et blanc, voire en noir et jaune paille...



Le chenal d'accès à la mer s'imaginer plus qu'il ne se voit, serpentant au milieu d'un labyrinthe de dépressions drainantes aux formes les plus tarabiscotées.

Les ondulations du sable, dues à l'action érosive de la marée montante et descendante, donnent à l'estran des allures de jardin japonais où il ne manquerait que les bonsaïs.



Longeant avec minutie les limites de la réserve naturelle, notre PA 28 retrouve la mer un peu avant Quend et ses champs de pieux bien alignés où croissent les moules de bouchot. La petite station familiale s'est nichée dans la forêt, juste protégée des paquets de grosse mer par ce qui apparaît vu du ciel comme une longue promenade surélevée. Puis les parcs à moules, comme des petites pépinières d'arbres incendiés, bien ordonnées par rangées de trois ou quatre, disparaissent brutalement et nous arrivons bien vite au-dessus de Fort Mahon



Plage et ses rues en damier régulier comme dans une nouvelle cité américaine.



En arrière-plan, l'Authie étire ses derniers kilomètres sur un axe nord-ouest comme tous les cours d'eau voisins. Il dessine de larges méandres, ultime manière d'allonger son trajet comme s'il retardait, une ultime fois, le moment d'apporter son eau douce à la mer salée. Les bancs de sable émergent en sculptant des dunes aux formes douces qui donnent à l'endroit une idée des paysages que les Blériot XIV de l'Aéropostale devaient rencontrer entre Villa Cisneros et Cap Juby... J'ai beau scruter les lieux, je ne retrouve pas les veaux

marins et les phoques gris échoués et se chauffant la couenne aux derniers rayons du soleil. Probablement sont-ils en chasse ?



Berck sur Mer s'étale à la lèvre supérieure de l'estuaire de l'Authie. Les grandes constructions massives et géométriques qui occupent presque tout le champ visuel à l'arrivée par le sud sur la ville réactivent toute une kyrielle de souvenirs d'enfance bien que je ne sois jamais venu ici. Pendant mais surtout après la guerre, c'est ici que venait une importante population d'enfants et d'adultes, surtout du Nord et du Pas de Calais, pour se faire soigner de toutes les formes de tuberculose dans ces immenses sanatoriums. Les hôpitaux accueillent maintenant des patients en rééducation fonctionnelle mais la mémoire, façonnée par les récits terribles de mes aïeux voisins, n'a pu être gommée de ma cervelle d'enfant. Alors que, pour les berckois d'aujourd'hui, avoir vécu la lente transformation de ces édifices a permis d'estomper cette tranche d'histoire funeste.





Le festival mondial des cerfs-volants du mois d'avril est bien passé et le ciel de la plage n'est plus occupé par ces bataillons de poissons et d'objets hétéroclites tous orientés face au vent comme des bans de sardines ou de maquereaux. La plage parait vide dans la lumière propre et pure du soir et, sur la promenade de front de mer, peu d'estivants et de badauds à la baraque à frites. A la sortie de Berck, en se dirigeant vers Merlimont, un grand espace de nature inoccupée : c'est l'aérodrome et sa longue piste en herbe. Après une verticale terrain à 1 500 pieds, Patrick fait une intégration très propre du circuit. Ici, pas de risque de se tromper dans les QNH et QFE...



La vent arrière nous fait survoler un paysage surréaliste de dizaines de mares d'eau douce, comme une explosion de varicelle sur la peau d'un enfant d'école maternelle, puis de massifs dunaires, chaotiques et prisonniers d'une forêt maigrichonne et squelettique, qui vont se jeter directement dans la mer. C'est ici que, sur une de ces ultimes buttes de sable, eut lieu le premier vol officiel français. Celui de Gabriel Voisin, le 15 mars 1904 (cf. Aviabulle n°7) sur un planeur de sa propre conception et fabrication. Mais l'heure n'est pas à identifier de quelle dune s'est envolé le premier aviateur français, s'affranchissant de la gravité terrestre au milieu d'une foule endimanchée de messieurs en redingotes et chapeaux haute forme... Etape de base sur le trait de côte et début de la finale sur la « croisette » de Berck.



3. — L'Aéroplane à Berck. — Le Lancer de l'Appareil.
 Lib. Poin. Caron A. et P. Wasthler, édit. — Berck-Plage.

La piste de Berck fait 900 mètres de long, sans la moindre bosse mais la cinquantaine de machines qui se sont posées avant nous a déjà bien écrasé l'herbe, ajoutant son jus gras et luisant à l'eau de pluie des averses calamiteuses des derniers jours. Ça glisse ! Freiner est délicat car on ne sait jamais comment va réagir la machine mais nous n'aurons pas besoin de 500 mètres pour la stopper.



Comme d'habitude, Grass Cockpit Warter Tour a mis en place son organisation bien rodée. D'abord procéder à l'avitaillement en bonne 100 LL, un doigt en dessous des tabs en prévision de la navigation de demain matin. Puis se déplier un peu les jambes et retrouver ses sensations terrestres.



Nous arrivons parmi les derniers mais trouvons vite notre place au milieu des deux lignes d'appareils rangés de part et d'autre du taxiway qui mène au seuil de la 24.

Les discours de bienvenue sont terminés.



Ensuite, retrouver les amis et les visages connus de la première édition puis parquer D ELIN au milieu de ses petits copains.



Les miss aéronautiques sont parties vers d'autres obligations après avoir pris des poses devant nos avions de rêve.





On a un peu soif et faim mais, avant de terminer un buffet aussi bon que sympathique, on vide la machine puis on la décore d'un superbe numéro de course et, on s'offre une ballade en rosalie...

Depuis des mois on se réjouissait de ces retrouvailles avec ces hommes et ces femmes de la première édition avec lesquels nous avons noué des liens d'amitié, alors, la soirée se passe en échange de souvenirs de l'année écoulée et découverte de nouveaux compagnons.

