Notre périple en Normandie et en Bretagne du Nord par la voie des airs

du 1er au 8 septembre 2018

Notre périple en Normandie et en Bretagne du Nord par la voie des airs

du 1er au 8 septembre 2018

L'initiative d'une telle expédition revient à André DORSCH.
Pilote d'avion de tourisme, André nous avait proposé à plusieurs reprises une sortie en avion pour un week-end, ce qui ne s'est jamais concrétisé.
Et nous voilà décidés de partir pour une semaine, du 1er au 8 septembre 2018.
Deux sympathiques soirées ont été consacrées à la préparation de ce voyage.
La destination privilégiée est la Normandie et la Bretagne. Mais, il nous faudra consulter les oracles pour prendre la décision, car l'élément déterminant sera la météorologie, composante essentielle de la navigation à vue. Nous l'avions bien compris !
Trois jours avant le départ, la décision est prise. La météo est favorable sur l'Ouest.
Nous pourrons partir !

NOTRE AVION :

Immatriculation : **F-GTEZ**
Modèle : PIPER PA 28-181, fabriqué en 1992.
Sa vitesse de croisière est de 120 nœuds, soit environ 220 km/heure.

La masse maximale au décollage est de 1153 kg. D'où la nécessité de « ***voyager léger*** » ! Nous disposions donc chacun d'un maximum de bagages de 5 kg par personne pour 8 jours de séjour.
OUI ! C'est possible !
La quantité de carburant est répartie dans deux réservoirs aménagés dans les ailes et chacun contient 90 litres. La consommation moyenne de carburant est de 40 litres par heure de vol.

L'équipement est confortable malgré l'étroitesse de l'habitacle. Quant au tableau de bord, celui-ci est imposant. Au fil de la navigation, même un néophyte arrive à comprendre et suivre les différentes phases de la technique du déplacement, de la détermination de la position de l'appareil et de la trajectoire suivie ou à suivre. Il est vrai que notre commandant de bord, très pédagogue, nous a commentés régulièrement ses manœuvres, de leur opportunité et de leur pertinence.

NOUS

André DORSCH, notre pilote et Commandant de bord et Sophie, son épouse.

Et

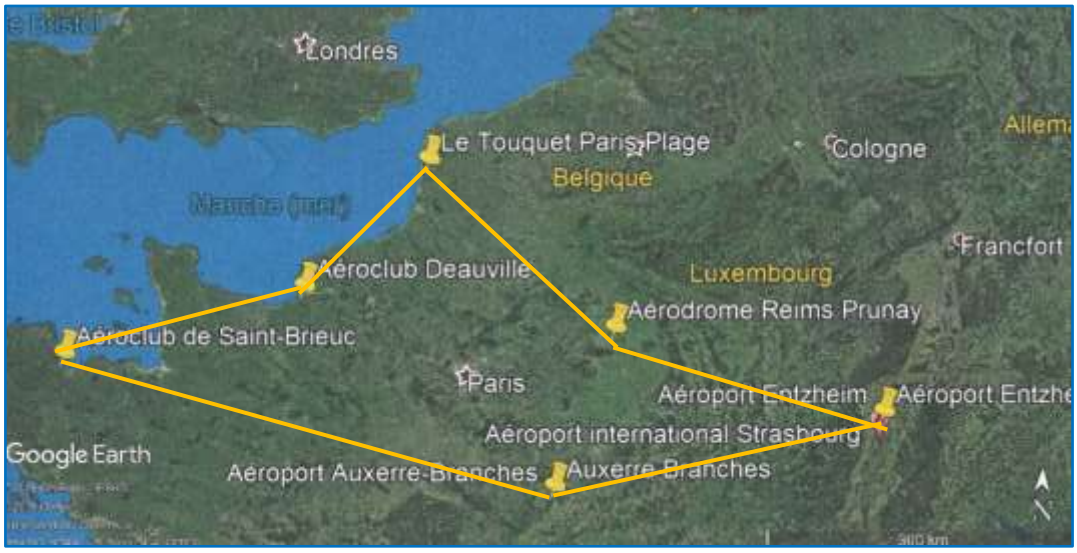
Jean BASTIEN, notre copilote titulaire du Brevet de pilote et Elisabeth GUCKERT.

NOTRE VOYAGE :

Nous nous sommes déterminés sur quelques villes, des points de chutes, en Normandie et dans le nord de la Bretagne, telles que LE TOUQUET, DEAUVILLE, LANNION. Des villes qui disposent d'un aérodrome et d'un Aéroclub, cela va de soi !
Nous visiterons donc LE TOUQUET-PARIS PLAGE, DEAUVILLE, HONFLEUR, LE HAVRE, LANNION et ses environs, la Côte de granit rose, l'île de BREHAT, DINAN, SAINT-MALO, le Cap FREHEL, DINARD…

Nous avons donc réservé des hôtels dans ces villes : une nuit au TOUQUET, deux nuits à TROUVILLE, et trois nuits à LANNION.

Le périple à effectuer s'apparente à un polygone irrégulier concave ! Il est vrai que la ligne droite est le plus court chemin entre deux points.
Nous avons donc respecté ce théorème !



Ainsi, nous aurons volé quelque dix heures, en totalité, alors que par la route nous aurions dû parcourir les 2300 km évalués en environ 23 heures de trajet cumulées, sans tenir compte des aléas de la circulation…

Fascinés par ce mode de déplacement, nous avons pu réviser nos connaissances en géographie ! Chacun à sa manière est captivé par le survol des villes, des autoroutes et des fleuves qui servent de point de repère.

Samedi, 1er septembre 2018

A 7 heures précises, Sophie et André viennent à Rosheim nous prendre en charge pour cette aventure.

Ensemble, nous nous dirigeons vers l'aéroport de Strasbourg Entzheim.
C'est là que se trouve la base de l'aéroclub dont André est membre :
Le Cercle aéronautique de Strasbourg-Entzheim.
www.aeroclub-entzheim.fr

Arrivés sur place, dans la salle du Club, André vérifie une dernière fois les conditions météorologiques de notre trajet du jour ainsi que le tracé lui-même. Des documents administratifs indispensables sont complétés et autres vérifications techniques sont opérées avant de nous rendre dans le hangar où notre avion est parqué.

L'émotion est grande à la vue du « ***PIPER – ARCHER II*** ».
Les rayons du soleil matinal de ce 1er septembre nous le font découvrir dans toute sa beauté.

Tous les quatre, nous poussons allègrement l'avion hors du hangar. La facilité avec laquelle l'avion répond à nos efforts - modérés - est surprenante.
André entreprend les vérifications d'usage en respectant rituellement une procédure rigoureuse de contrôles avant chaque départ.
Nous déposons nos bagages dans un espace encaissé derrière les sièges des passagers arrière et nous embarquons, à tour de rôle, par l'unique portière sur la droite de l'appareil.
Un petit marchepied, une poignée et… hop ! On grimpe sur l'aile de l'avion et on pénètre dans la carlingue ! Les passagères tout d'abord puis le pilote et ensuite le copilote.
Fermeture de la porte. L'aventure peut commencer !

Autre rituel avant de démarrer le moteur : inspections du matériel de navigation, des indications des cadrans du tableau de bord, des écrans de contrôles…
Contact - radio avec la tour de contrôle qui donne l'autorisation de démarrer et d'accéder à l'entrée de la piste de décollage.
Arrêt marqué en attendant l'autorisation de décoller.

Tous les quatre, nous sommes affublés d'un casque avec micro pour ne pas être gênés par le bruit du moteur et pour pouvoir échanger entre nous. Un tel accoutrement nous donne quelque impression d'importance, comme si nous étions conviés à participer à la navigation…

L'avion prend place en bout de piste.
Le moteur vrombit.

L'avion démarre et accélère.
La vitesse augmente.
Et, d'un coup, l'appareil nous arrache du sol, il est 8h15.

Déjà nous voyons le paysage défiler sous nos « ***pieds.*** »

Nous survolons HOLTZHEIM et les villages environnants.

Fascinés par la splendeur du panorama qui défile, toute parole nous paraît superflue !
Nous essayons d'identifier telle ou telle localité que nous pensons reconnaître.

En cours de vol, André prend contact avec les tours de contrôle des zones survolées. Il connecte les appareils radio sur les différentes longueurs d'ondes.

L'identification de notre appareil **F-GTEZ** se traduit en jargon aéronautique en

Foxtrot- Golf Tango Echo Zulu

Amusante, cette dénomination nous fait penser à la chanson émouvante de Mort Schuman : « ***Papa Tango Charly*** » dont le héros désespéré - sa bien-aimée l'a quitté – disparaît des écrans radar et va « ***noyer sa solitude dans le triangle des Bermudes*** ».

Nous sommes surpris par la courtoisie des conversations – radar, concises dans les informations communiquées de part et d'autre.

A tout moment, nous sommes repérés.
Même l'application « ***FLIGHTRADAR24*** » nous a détectés ! Nous volons à 1676 m. d'altitude à une vitesse de 225 km par heure.

Notre première étape nous mène à l'aérodrome de Reims-Prunay pour y effectuer une escale technique.

Nous approchons de la piste de Reims Prunay.

André se met en relation avec la tour de contrôle et notre descente peut avoir lieu.
Le temps est magnifique.

Il est 9h.41 à l'atterrissage.
L'avion roule en direction du point d'avitaillement, pour faire le plein de carburant.

Après nous être acquittés du paiement des taxes d'atterrissage, nous nous installons sur la terrasse du Restaurant de l'aérodrome, « ***l'Escale*** ». Nous y dégustons un café en profitant des rayons du soleil, certes matinal, mais très agréable.

Le tableau ci-dessous, récapitule les différents points de relais rencontrés sur notre parcours, ainsi que les radiofréquences de ces relais.

Strasbourg Entzheim - Reims Prunay

Avion: F-GTEZ (P28A)

Startup		**Brakes Off**		**Carburant requis**	96,8 ltr
Décollage		**Atterrissage**		**Carburant prévu**	100,0 ltr
Brakes On		**Shutdown**		**Autonomie**	2 hr 29 m

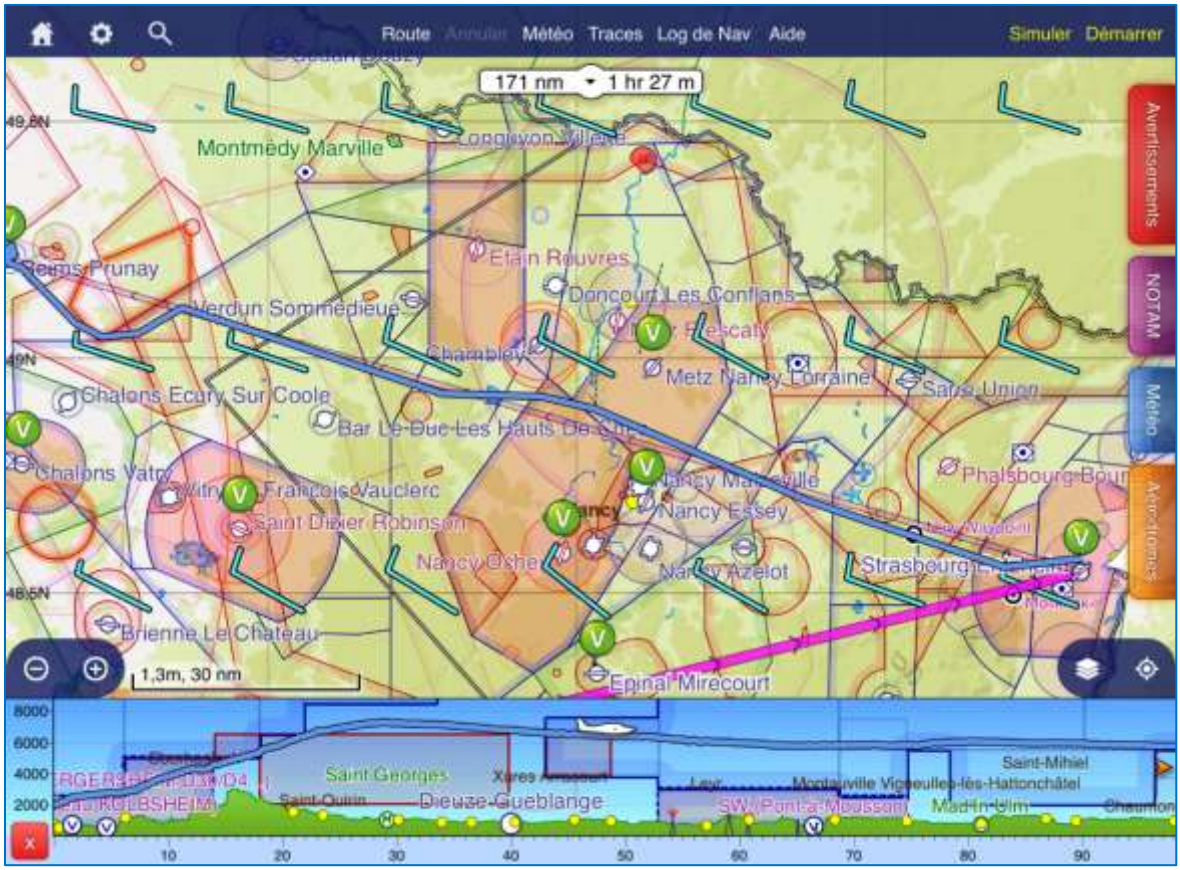
	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFST Strasbourg Entzheim									
LFQA Reims Prunay	4100	**7300**	108	286	255/17	**280**	102	143	84
								143	**1:24**

LFST Strasbourg Entzheim		**LFQP Phalsbourg Bourscheid**		**Nancy TMA**	
STRASBOURG Contrôle	134,575	ATIS	143,575	OCHEY Approche	123,300
STRASBOURG Approche	119,575	PHALSBOURG Approche	118,450	OCHEY Approche	127,250
ATIS	126,925	**Flight Information Service**		**Saint Dizier TMA**	
STRASBOURG Approche	120,700	Strasbourg Info	119,450	SAINT DIZIER Approche	134,775
STRASBOURG Sol	121,800	**Lorraine TMA**		**Flight Information Service**	
STRASBOURG Tour	119,250	LORRAINE Approche	119,125	Paris Info	125,700
Flight Information Service		**LFSN Nancy Essey**		Seine Info	120,325
Strasbourg Info	120,700	NANCY Information	119,600	**LFQA Reims Prunay**	
LFGC Strasbourg Neuhof		**LFJL Metz Nancy Lorraine**		PRUNAY Information	134,925
NEUHOF	126,875	LORRAINE Approche	119,125		
Restricted Area LFR197		ATIS	136,575		
Strasbourg APP	120,700				
STZ (STZ) ••• – –-••	109,550	ENT (ENT) • –•• –	108,550	STR (Strasbourg) ••• – •–•	115,600

A tout moment, nous sommes « sous contrôle ». Les opérateurs de chaque poste d'aiguillage suivent les avions évoluant dans leur champ d'interception, sur leurs écrans radar et informent chaque pilote en temps réel sur sa situation par rapport au champ de surveillance.
Dès la sortie d'une zone, le message mentionne la fréquence sur laquelle le pilote doit se connecter.
Tout au long de son cours, le vol est jalonné par les échanges-radio avec le sol. A première vue, nous pourrions penser être au milieu de nulle part, délaissés à notre seule perspicacité et intuition… il n'en est rien !
Aucune improvisation, aucune approximation ne trouve place. Tout est sous contrôle. C'est le gage du bon déroulement du voyage.

Un autre document représente deux lignes : la ligne rose marque la trajectoire directe entre le point de départ et le point d'arrivée et la ligne bleue trace le trajet effectivement parcouru.

Les « ***crochets*** », symboles de l'intensité du vent et sa direction. Nous avons un peu de vent contraire.



Nous voyons sur le tracé du bas de la page, les altitudes atteintes depuis le décollage jusqu'à l'atterrissage. L'altitude moyenne est environ de 6000/6500 pieds soit environ 2000 mètres d'altitude.
Les altitudes sont mesurées en pieds, la longueur d'un pied humain, soit 30 cm environ.
Le pied, abrégé en ***ft*** de l'anglais ***foot***, représente 0,3048 mètre.

Nous avons parcouru 143 Nautical Miles, en abrégé « ***nm*** », soit environ 265 km en 1heure et 24 minutes, phases de décollage et d'atterrissage comprises.
Le nautical mile ou mile marin est une unité de mesure de distance utilisée en navigation maritime et aérienne. Par convention, un nm équivaut à 1 852 mètres.

Sur l'illustration suivante, extraite de l'application ***GOOGLE EARTH*** nous distinguons le tracé de notre vol entre ENTZHEIM et PRUNAY. Y figurent les heures de décollage et d'atterrissage.

Après cette première escale, nous poursuivons notre route aérienne vers
LE TOUQUET - COTE D'OPALE.

Les autorisations obtenues, l'avion s'engage sur la piste et le décollage peut avoir lieu. Il est près de 11h.

Reims Prunay - Le Touquet Cote D'opale

Avion: F-GTEZ (P28A)
Temps: 01 sept. 2018 09:00 Z
Atterrir à: 01 sept. 2018 10:07 Z

Startup		**Brakes Off**		**Carburant requis**	86,0 ltr
Décollage		**Atterrissage**		**Carburant prévu**	100,0 ltr
Brakes On		**Shutdown**		**Autonomie**	2 hr 29 m

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFQA Reims Prunay **E (Etangs de Maries sur Canc...) (LFAT)**	2100	**7500**	108	309	000/00	**309**	112	116	62
E (Etangs de Maries sur Canc...) (LFAT) **EA (Intersection) (LFAT)**	1700	**7500**	108	304	000/00	**304**	123	5,8	3
EA (Intersection) (LFAT) **LFAT Le Touquet Cote D'opale**	1900	**7500**	108	292	000/00	**291**	121	3,5	2
								126	**1:07**

LFQA Reims Prunay		DE GAULLE Approche	118,150	Lille Info	120,275
PRUNAY Information	134,925	DE GAULLE Approche	126,430	**Lille TMA**	
Flight Information Service		DE GAULLE Approche	131,200	LILLE Approche East Area	134,825
Seine Info	120,325	DE GAULLE Approche	136,275	LILLE Approche East Area	126,475
Paris Info	125,700	DE GAULLE Approche	118,155	LILLE Approche West Area	120,275
Paris TMA		**Flight Information Service**		**LFAT Le Touquet Cote D'opale**	
DE GAULLE Approche	121,155	Lille Info	134,825	ATIS	123,125
DE GAULLE Approche	124,355	**LFAQ Albert Bray**		Le Touquet Sol	121,750
DE GAULLE Approche	119,850	ALBERT Information	119,650	LE TOUQUET Tour	118,450
DE GAULLE Approche	133,380	**Flight Information Service**			
		Lille Info	126,475		
REM (Reims)	112,300	ABY (ABY)	108,750	LT (LT)	358,0

Le logiciel de navigation prévoit le vol en ligne droite passant au nord-est d'Amiens.
Le vol devrait durer environ une heure et 24 minutes pour une distance de 143 nm, soit environ 265 kilomètres.

Sur le premier tiers du vol nous aurons un peu de vent d'ouest qui se calmer au-delà.

Nous survolons de magnifiques paysages :

Ici, une partie du département de l'Aisne,

NEUVILLE-SUR-AILETTE, et son plan d'eau

La rivière « Ailette » a donné son hydronyme à la commune NEUVILLE-sur-AILETTE. C'est à ce niveau que l'Ailette reçoit la Bièvre.

En 1984, il a été construit sur son cours une retenue d'eau artificielle qui a été suivie de l'aménagement d'un parc de loisirs avec une base nautique et un terrain de golf à proximité.

TERGNIER, au sud de SAINT-QUENTIN et à l'ouest de LAON.

Plus loin, nous survolons FLAVY-LE-MARTEL et nous apercevons le champ d'éoliennes

Et plus loin encore, nous survolons le département de la Somme

FALVY, village picard de la haute vallée de la Somme. La commune est limitée à l'ouest par la Somme, des étangs et des marais.

FALVY et les méandres de la Somme. Le village est limité au nord par l'A29 reliant Saint-Quentin à l'autoroute de Normandie, l'A 31.

Nous poursuivons notre tracé de vol vers le nord-ouest et nous survolons le Pas-de-Calais :

MARESQUEL-ECQUEMICOURT est une commune d'environ 1000 habitants. Elle est traversée par la Canche qui se jette dans la Manche entre ETAPLES et LE TOUQUET-PARIS-PLAGE.

SORRUS, petite commune de moins de 1000 habitants et qui se distingue par son église dédiée à Saint-Riquier.

A l'horizon, nous apercevons la Manche, témoin de la proximité de notre but.

Survol de la commune de SAINT-JOSSE. Ce village d'environ 900 âmes est un lieu de pèlerinage au saint éponyme.
Les marins pêcheurs d'ETAPLES viennent en pèlerinage pour implorer la bénédiction de Saint-Josse en début de la saison du hareng. Les filets du poisson sont bénis !

Nous approchons de l'aéroport que nous cherchons des yeux…

La piste se dévoile peu à peu !

Nous avons atteint le but de notre première journée de voyage.
Voici l'aéroport LE TOUQUET-PLAGE – CÔTE d'OPALE.
Il est 12h10 minutes.

Dès notre arrivée, André parque notre avion en lieu sûr. Nous le couvrons d'une bâche de protection jusqu'au lendemain où nous poursuivrons notre vol.

Comme il est l'heure du déjeuner, nous nous rendons au restaurant de l'aéroport, ***l'Escale.***
Le cadre est agréable. La terrasse est bien exposée. Elle nous permet de voir les pistes et de suivre les va et vient des avions.

Nous dégustons un bon plat de poisson.

Après le déjeuner, nous allons rejoindre le centre-ville.
Ce sera une navette qui nous y mènera pour déposer nos bagages à POL HÔTEL, rue de Metz, notre hébergement pour la nuit, près de la place du marché.

Sans perdre de temps, nous quittons l'hôtel pour découvrir la ville, la plage et ses immeubles sur le front de mer.

Le TOUQUET PARIS PLAGE est situé dans le département du Pas-de-Calais, sur la Côte d'Opale au bord de la Manche et à l'embouchure de la Canche.
Station balnéaire de 4285 habitants, la ville accueille 250 000 vacanciers à la belle saison.

L'histoire récente du TOUQUET est quelque peu méconnue.

> De 1940 à 1944, plus de 40 000 soldats allemands occupent la ville. Les hôtels et villas sont pillés. En 1943, ils démolissent le prestigieux hôtel ATLANTIC au profit de l'organisation Todt afin d'en récupérer les matériaux qui sont envoyés en Allemagne par train. Sur chaque wagon, était inscrit « ***dons des français à leurs amis allemands*** »
> Le mur de l'Atlantique est construit en 1943 et la première bombe alliée tombe le 2 octobre 1943. En juin 1944, les bombardements alliés sont considérables et font d'immenses dégâts et de nombreux morts.
>
> La commune est libérée le 4 septembre 1944 par l'armée canadienne.

On a recensé 106 745 mines soit 38 620 en ville, 54 125 dans les dunes, le champ de course et l'aérodrome, 13 800 sous les maisons et 200 dans la piscine. Ce qui fit du Touquet la commune la plus minée de France.

Il a fallu reconstruire ! et ce n'est pas toujours une réussite.

Le site nos paraît quelque peu défiguré : les maisons anciennes de très belle architecture sont écrasées par les immeubles modernes sans aucun caractère.

Compte tenu de « ***l'aspect décevant des dernières réalisations en front de mer, tant dans leur conception que dans leur exécution*** » selon les termes du rapport de 1999 de la commission de classement du site naturel de la pointe du TOUQUET, ce site est classé pour arrêter l'urbanisation grandissante.

La ville du TOUQUET est jumelée, entre autres villes, avec ECKBOLSHEIM

La plage de sable fin s'étend sur plus de 12 km.

La ville est assez plaisante ; ses rues commerçantes sont animées. Nous avons découvert la rue Saint-Jean et ses boutiques et nous repérons des restaurants qui pourraient nous convenir pour le dîner…

C'est ainsi, et grâce à la perspicacité d'André, que nous avons découvert « ***Le Ricochet*** », dans la rue de Paris, pour notre dîner de ce premier soir.

C'est une adresse incontournable du TOUQUET. Le cadre est sympathique et accueillant. La cuisine est inventive et excellente et, comme il se doit, nous avons dégusté du poisson.

Dimanche, 2 septembre 2018

Après un petit-déjeuner fort sympathique, nous avons repris le chemin de la visite de la ville du côté opposé à la plage.

De très belles villas s'offrent à notre curiosité :
Environ seize villas sont inscrites à, l'inventaire des monuments historiques.

Quelques architectes se sont distingués par leur inspiration et leurs réalisations, tels que Louis Quételart et Horace Pouillet.
D'autres édifices ont donné lieu à des modifications de leur architecture avec un résultat plus ou moins heureux.

La ***villa Monéjean*** est située dans le quartier résidentiel du « triangle d'or » sur l'avenue Saint-Jean dans un secteur baptisé Village suisse. Construite en 1920 par Monsieur Trogneux, père de Brigitte Macron, à qui appartient aujourd'hui la villa, elle est devenue une attraction touristique touquettoise depuis 2017.

Comportant trois niveaux d'habitation, elle épouse le style alpin du Village Suisse et est installé au-dessus d'une agence immobilière. L'ancien garage de la villa accueille une petite boutique de vêtements.

L'église Sainte–Jeanne d'Arc a été construite en 1910. Elle est ouverte au culte le 14 juillet 1911.

Le patronyme de Sainte Jeanne d'Arc avait été proposé par de généreuses dames anglaises qui voulaient exprimer les regrets des catholiques anglais d'avoir brûlé la sainte française.

Les vitraux sont en partie l'œuvre du maître-verrier parisien, Jacques Le Chevallier.
Cette église est recensée à l'inventaire du patrimoine culturel.

Nous avons eu l'opportunité d'une visite guidée de l'Hôtel de Ville, bâtiment surprenant par son architecture massive.
En effet, une visite guidée était prévue par l'Office du tourisme et nous avons pu nous y joindre.

L'Hôtel de ville est situé boulevard Daloz.
Il a été construit en 1931 sur les plans des architectes Louis Debrouwer et Pierre Drobecq.
La maçonnerie est en matériaux de la région : pierres de Baincthun et d'Hydrequent, deux communes environnantes.
La hauteur du beffroi est de 38 mètres. Il contient une horloge monumentale équipée de carillons qui sonnent depuis 1931, toutes les heures, les quarts et les demi-heures.

La salle du Conseil municipal

Le blason de la ville et sa devise

FIAT LUX FIAT URBS
Que la lumière soit que la ville soit !

Le bâtiment et le sol de la parcelle sur laquelle l'Hôtel de Ville s'élève font l'objet d'un classement au titre des monuments historiques depuis le 28 mai 2014.

En haut de l'escalier de l'Hôtel de Ville se trouve une plaque en mémoire d'Alphonse Daloz.

Alphonse Daloz, un notaire parisien, achète en 1837 des terrains et plante des pins maritimes, des peupliers et des aulnes. Une vraie forêt de nos jours ! Dès 1882, il crée premier lotissement.

La station doit son nom de PARIS-PLAGE en 1882 à Hippolyte de Villemessant, directeur-fondateur du quotidien « ***Le Figaro*** ». La création de la station ainsi que son développement revient à deux hommes : Alphonse Daloz et le britannique, John Whitley.
Elle est érigée en commune le 28 mars 1912.

La prospérité du TOUQUET devient indissociable de la présence britannique et l'évolution de la station se retrouve dans la diversité de son architecture.

Pour fêter le centième anniversaire de la station le 28 mars 2012, la municipalité a cherché à en faire « ***la station de l'élégance*** ».

L'emblème de la commune date de 1925. Edouard-Abel Courchinoux dessine une affiche représentant un jeune petit caddie qui vante les mérites de la station.
Les murs de la ville de PARIS se couvrent de 45 000 affiches pour promouvoir la station.

Après cette visite éminemment intéressante et inattendue, c'est l'heure du déjeuner ou plutôt de l'apéritif en attendant l'ouverture du restaurant ! Nous nous rendons vers le centre-ville et choisissons, sur les conseils d'André, le restaurant PERARD, rue de Metz.

C'est l'un des restaurants les plus emblématiques du TOUQUET. L'établissement PERARD est connu pour sa fameuse soupe de poissons que son créateur, Serge Perard, conçut dans les années 1960.
Une salle et terrasse de 90 couverts, attenant à une poissonnerie et à un bar à huitres, proposent une carte dont le poisson est le roi.

Après le déjeuner, nous nous rendons à l'aéroport en taxi pour retrouver notre avion et rejoindre DEAUVILLE.

Arrivés à l'aéroport, André effectue les diverses vérifications d'usage. Il avait déjà établi le tracé du plan de vol, de même, les différentes longueurs d'onde pour les communications radio avec les tours de contrôle lui étaient connues.

Le Touquet Cote D'opale - Deauville Normandie

Avion: F-GTEZ (P28A)

Startup		Brakes Off		Carburant requis	79,9 ltr
Décollage		Atterrissage		Carburant prévu	120,0 ltr
Brakes On		Shutdown		Autonomie	3 hr 3 m

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFAT Le Touquet Cote D'opale S (Ville de Rang du Fliers.) (LFAT)	1400	3000	108	171	256/15	182	78	5,8	4
S (Ville de Rang du Fliers.) (LFAT) N501756 E0013335	1600	3000	108	206	258/18	213	92	8,0	5
N501756 E0013335 N500449 E0014035	1900	3000	108	161	259/17	169	114	14	7
N500449 E0014035 EG (Lac de Pont Audemer) (LFRG)	2100	3000	108	227	262/14	231	101	63	37
EG (Lac de Pont Audemer) (LFRG) LFRG Deauville Normandie	1800	3000	108	271	259/09	270	110	13	7
								104	1:01

LFAT Le Touquet Cote D'opale		Flight Information Service		Flight Information Service	
ATIS	123,125	Paris Info	125,700	Deauville Info	120,350
LE TOUQUET Tour	118,450	Lille Info	120,275	Deauville Info	121,425
Le Touquet Sol	121,750	**LFAM Berck Sur Mer**		**LFRG Deauville Normandie**	
Lille TMA		Berck Sur Mer	123,500	DEAUVILLE Tour	118,300
LILLE Approche West Area	120,275	**LFAB Dieppe Saint Aubin**		DEAUVILLE Approche	120,350
LILLE Approche East Area	126,475	DIEPPE Information	119,000	ATIS	119,175
LILLE Approche East Area	134,825				
LT (LT)	110,150	ABB (Abbeville)	108,450	DVL (Deauville)	110,200
LT (LT)	358,0	DPE (Dieppe)	115,800	DV (DV)	111,550

Nous retrouvons notre avion parmi les nombreux autres avions garés.

Bien protégé des éventuelles intempéries par une toile solide et fixée, notre appareil nous attend.

André procède à l'avitaillement en carburant. Et comme avant chaque départ, il fait le tour de son avion en suivant systématiquement et scrupuleusement le même rituel des vérifications.

Nous prendrons donc la ligne la plus directe entre LE TOUQUET et DEAUVILLE, en survolant les terres.

Bientôt nous pourrons admirer la baie de la Somme.

Les paysages, d'une beauté magique, défilent sous nos pieds

Au bout d'une heure et trente minutes, nous nous approchons de DEAUVILLE.
Nous avons survolé de nombreuses localités d'importances variables, souvent des petits villages. A chaque instant, nous essayions de repérer des lieux qui pourraient nous être connus, mais en fait, parmi tous ces lieux survolés, aucun village ne nous a évoqué aucun souvenir. Nous ne pouvions même pas soupçonner leur existence !
Par contre, les localités plus grandes nous permettent de les repérer sur une carte de navigation aérienne. D'ailleurs, André notre pilote épaulé par Jean, notre copilote, vérifie et confirme l'adéquation de notre vol avec la trajectoire établie par le plan de vol. Il nous explique les différents points de repère, cours d'eau, autoroutes, grandes villes, champs d'éoliennes, etc. visibles au sol et qui lui permettent de valider à tout moment sa position.
Nous voilà rassurés !!!

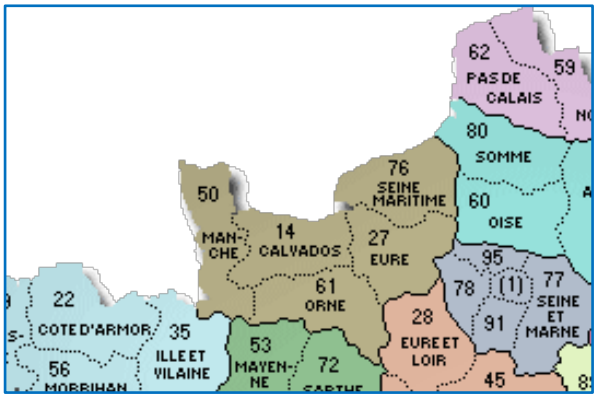
Nous survolons la Seine qui décrit ses méandres à BETTEVILLE. Avec ses 567 habitants, BETTEVILLE est une commune située dans le département de la Seine-Maritime.

Au-dessus de SAINT-WANDRILLE-RANÇON, nous surprenons une péniche qui remonte le courant de la Seine. Cette ville fait partie du Parc naturel des Boucles de la Seine normande, dans le département de la Seine maritime.

Le FAYEL, petit hameau de 219 habitants, dans l'Oise.

TROUVILLE–la-HAULE, petit village de 774 habitants dans le département de l'Eure.

Au-dessus de MANNEVILLE-la-RAOULT, dans le département de l'Eure, puis de GENNEVILLE, dans le département du Calvados, nous admirons le Pont de Normandie que nous emprunterons le lendemain pour découvrir LE HAVRE.



Nous aurons survolé plusieurs départements en très peu de temps. Depuis notre départ du TOUQUET : le Pas-de-Calais, la Somme, l'Oise, l'Eure, la Seine Maritime et le Calvados où nous avons atterri à DEAUVILLE.

Près de SAINT-GATIEN-des- BOIS, nous apercevons déjà la piste d'atterrissage…

Mais il nous faudra décrire un grand arc de cercle pour nous mettre dans l'axe de la piste.

Nous voici parmi les grands avions…, à l'aéroport de DEAUVILLE NORMANDIE, situé sur la commune de SAINT-GATIEN-DES-BOIS.

La piste goudronnée est longue d'environ 2 550 mètres. Une petite piste en herbe parallèle à la piste goudronnée n'est pas utilisée si ce n'est pour entreposés les petits avions sur une grande pelouse. Le parking dispose de 930 places.

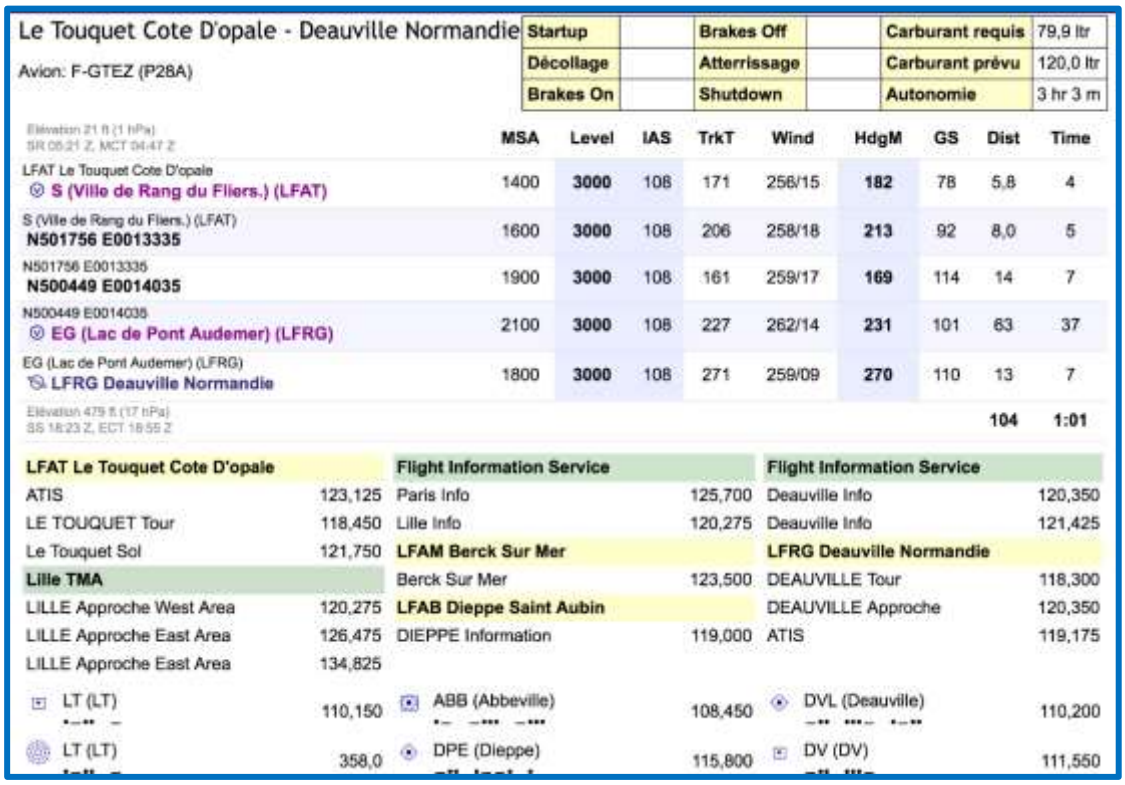
Nous allons nous garer sur la grande pelouse qui nous est réservée. Notre appareil sera bien rangé, dans l'alignement prévu, à côté d'autres avions de tourisme. Nous le couvrirons de la bâche puisque nous resterons deux nuits sur place.

Notre vol, entre LE TOUQUET et DEAUVILLE, aura duré 1 heure et 44 minutes.
L'image ci-dessous nous montre, a posteriori, le tracé suivi ainsi que la distance parcourue : elle est de 180 nm, « *nautical miles* », soit environ 333 kilomètres.
Nous y voyons des figures géométriques ainsi que les « *crochets* » qui symbolisent les vents, leur direction, leur force et leur vitesse…

Le schéma de la partie inférieure représente la courbe de l'altitude moyenne de notre vol.

Quant au document ci-après, il reprend les appellations aéronautiques des aéroports :

- **LFAT** pour LE TOUQUET COTE D'OPALE et **LFRG** pour DEAUVILLE-NORMANDIE,
- Les fréquences-radio grâce auxquelles peuvent se faire, à tout moment, les communications avec les tours de contrôle des zones survolées. Ainsi, le pilote est en relation permanente avec les aiguilleurs du ciel, contrôleurs permanents de la navigation aérienne.
  - ✓ La réserve de carburant est indiquée dans l'angle supérieur droit :
  - ✓ Carburant requis pour faire notre chemin : 79,9 litres
  - ✓ Carburant embarqué : 120 litres ce qui nous donne…
  - ✓ Une autonomie d'environ 3heures.
- Et bien d'autres indications nécessaires au rapport de vol, et dont les détails nous échappent car trop techniques mais néanmoins intéressantes à découvrir.



Le Touquet Cote D'opale - Deauville Normandie

Avion: F-GTEZ (P28A)

Startup		Brakes Off		Carburant requis	79,9 ltr
Décollage		Atterrissage		Carburant prévu	120,0 ltr
Brakes On		Shutdown		Autonomie	3 hr 3 m

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFAT Le Touquet Cote D'opale S (Ville de Rang du Fliers.) (LFAT)	1400	3000	108	171	256/15	182	78	5,8	4
S (Ville de Rang du Fliers.) (LFAT) N501756 E0013335	1600	3000	108	206	258/18	213	92	8,0	5
N501756 E0013335 N500449 E0014035	1900	3000	108	161	259/17	169	114	14	7
N500449 E0014035 EG (Lac de Pont Audemer) (LFRG)	2100	3000	108	227	262/14	231	101	63	37
EG (Lac de Pont Audemer) (LFRG) LFRG Deauville Normandie	1800	3000	108	271	259/09	270	110	13	7
								104	1:01

LFAT Le Touquet Cote D'opale		Flight Information Service		Flight Information Service	
ATIS	123,125	Paris Info	125,700	Deauville Info	120,350
LE TOUQUET Tour	118,450	Lille Info	120,275	Deauville Info	121,425
Le Touquet Sol	121,750	**LFAM Berck Sur Mer**		**LFRG Deauville Normandie**	
Lille TMA		Berck Sur Mer	123,500	DEAUVILLE Tour	118,300
LILLE Approche West Area	120,275	**LFAB Dieppe Saint Aubin**		DEAUVILLE Approche	120,350
LILLE Approche East Area	126,475	DIEPPE Information	119,000	ATIS	119,175
LILLE Approche East Area	134,825				
LT (LT)	110,150	ABB (Abbeville)	108,450	DVL (Deauville)	110,200
LT (LT)	358,0	DPE (Dieppe)	115,800	DV (DV)	111,550

Arrivés à DEAUVILLE, et après avoir passé par les formalités à accomplir à l'Aéro-club qui nous accueille, nous nous dirigeons vers TROUVILLE-SUR-MER en taxi pour rejoindre l'hôtel réservé. Nous nous installons à l'hôtel « ***Les Embruns*** » situé tout juste en face du Casino Barrière de TROUVILLE. Nous y passerons deux nuits.

Nous profitons du très beau temps en découvrant la plage et la belle architecture des maisons normandes.

L'hôtel Flaubert et les villas de bord de mer côtoient les constructions plus contemporaines.

Notre promenade s'achèvera en direction du Restaurant « ***Les Voiles*** » situé non loin de notre hôtel. Dans cette brasserie mythique sur les quais on est sûr de trouver des produits de qualité. Une clientèle fidèle s'y presse pour partager un repas autour d'une friture, d'un plateau de fruits de mer, des moules – frites ou d'une sole meunière.

La journée se termine et déjà nous pensons à notre programme touristique du lendemain.

Lundi, 3 septembre 2018

Nous quittons l'hôtel en direction de la Gare centrale où nous allons louer une voiture pour visiter HONFLEUR et LE HAVRE.

HONFLEUR est situé sur l'estuaire de la Seine débouchant sur la Manche. La ville compte environ 7600 habitants. Elle est surtout connue pour son « vieux bassin » pittoresque, caractérisé par ses maisons recouvertes d'ardoises et pour avoir été maintes fois représentées par des artistes, dont Gustave Courbet, Eugène Boudin, Claude Monet formant L'ECOLE DE HONFLEUR qui contribua à l'apparition du mouvement impressionniste.

Le Vieux Bassin et la Lieutenance sont les symboles d'HONFLEUR.

Le vieux bassin, ou vieux port, bordé de maisons authentiques allant du XVIème au XVIIIème siècle, a inspiré les artistes tels que Claude MONET et Eugène BOUDIN, des enfants de la ville.

Sur le mur nord de la lieutenance d'HONFLEUR, une plaque est apposée. Elle rappelle la mémoire de Samuel de CHAMPLAIN, né en 1567 ou 1574 en Charente-Maritime et décédé en

1635 à Québec. Il explora l'Acadie de 1603 à 1607, avec des navires et des équipages honfleurais, en partant de ce port pour fonder Québec en 1608. Il embarqua ici à huit reprises entre 1603 et 1620.

Cette église, dédiée à Sainte-Catherine d'Alexandrie, est construite sur le modèle d'une halle de marché, la nef de gauche date du XVème siècle, la nef droite date du XVIème siècle. Le porche date du XXème siècle.

Face à l'église, le clocher est une robuste construction de chêne, édifiée sur la maison du sonneur. Annexe du Musée Eugène Boudin, il se visite et présente des œuvres religieuses.

Incontournable à HONFLEUR, l'église Sainte-Catherine est la plus grande église de France construite en bois avec un clocher séparé. Edifiée dans la seconde moitié du XVème siècle, elle remplace une ancienne église de pierre détruite pendant la guerre de Cent Ans. L'architecture remarquable, tout en bois,et en forme de double coque de navire renversée est particulièrement pittoresque.

HONFLEUR est un joyau, un haut-lieu du tourisme en Normandie. Ruelles pittoresques, maisons étroites et couvertes d'ardoises, HONFLEUR a été épargné par les épreuves du temps et a su préserver les témoins de ce riche passé historique qui en font aujourd'hui l'une des

villes les plus visitées de France. La ville jouit d'une renommée internationale qu'elle doit en partie à l'authenticité et au charme de ses rues pavées, ses façades à colombages, ses petites boutiques, ses hôtels de charme et ses restaurants typiques, mais aussi à la diversité de ses monuments et à la richesse de son patrimoine culturel et artistique.

Sophie et André sont à la recherche d'une « ***bonne adresse*** »!

Le restaurant *Le Champlain* est installé dans la maison natale d'Alphonse Allais (1854-1905) journaliste, écrivain et humoriste et reconnu pour sa plume acerbe, son humour absurde, ses calembours et ses vers holorimes :

« Par les bois du Djinn, où s'entasse de l'effroi,
Parle et bois du gin !... ou cent tasses de lait froid. »

Trouvé !
Nous déjeunons au Restaurant « ***Entre terre et mer*** » sur la place Hamelin et en face de la maison natale d'Alphonse Allais.

L'après-midi, la route nous conduit vers LE HAVRE, par le Pont de Normandie.

Le pont de Normandie a été construit de 1989 à 1995. Il fut inauguré le 20 janvier 1995.
C'est un pont à haubans enjambant l'estuaire de la Seine et reliant HONFLEUR à LE HAVRE. Il est conçu pour laisser le passage aux navires qui remontent la Seine.

La conception de cet ouvrage exceptionnel est due à Michel Virlogeux (1946-), Ingénieur des Ponts et Chaussées.
La structure en béton est d'une longueur totale de 2 141,25 mètres. Elle comporte une travée haubanée de 856 mètres de portée.
Les pylônes de béton de cette travée atteignent une hauteur de 214,77 mètres. Les haubans sont au nombre de 184.
La largeur du tablier est de 23,60 mètres. Elle accueille quatre voies pour les automobiles, deux pistes cyclables ainsi que deux voies pour les piétons.

Le pont est à péage, sauf pour les piétons, les cyclistes et motocyclistes.

C'est ici que la Seine rejoint la Manche.

Au XIXème siècle, LE HAVRE devient une grande ville industrielle intégrant un port voué au trafic des matières premières (coton, café, épices, bois exotiques…) et au transport des passagers, avec l'essor des transatlantiques. Fruit d'une histoire maritime et portuaire profondément ancrée, le patrimoine havrais relate une épopée urbaine scandée par de grands architectes, tels Auguste PERRET (1874-1954), Oscar NIEMEYER (1907-2012), Jean NOUVEL (1945-) …

La tour de l'église Saint-Joseph est un phare spirituel, qui toise le port et que les marins aperçoivent depuis la mer.

La ville et le port sont officiellement fondés par le roi François 1er en 1517.

Le centre-ville a été reconstruit d'après les plans d'Auguste PERRET entre 1945 et 1964. Seuls l'Hôtel de Ville et l'église Saint-Joseph ont été conçus personnellement par l'architecte Auguste PERRET, véritable « poète du béton », visionnaire. Architecte majeur du XXème siècle, Auguste PERRET a réussi à redonner un nouveau visage à la ville meurtrie, en grande partie détruite par la Seconde guerre mondiale.

L'Hôtel de ville a retrouvé approximativement sa position d'avant-guerre.
La tour comporte 18 étages et mesure 90 mètres de haut. Elle abrite les bureaux administratifs. Dans le bâtiment en longueur se placent les grands salons, destinés aux réceptions.

Place Auguste PERRET

Les façades et la toiture-terrasse, la tour, le hall et les escaliers, les grands salons sont inscrits au titre des monuments historiques depuis 2016.

Le jardin de la partie sud de la place de l'hôtel de ville a été dessiné personnellement par Auguste PERRET

Venant féliciter ce travail de reconstruction, l'UNESCO a inscrit le centre-ville du Havre le 15 juillet 2005 au patrimoine mondial de l'humanité. Cet espace de 133 hectares est l'un des rares sites contemporains inscrits en Europe. L'architecture du quartier se caractérise par l'usage du béton.

Une autre œuvre architecturale notable du centre-ville est celle de la Maison de la culture du HAVRE, réalisée en 1982 par l'architecte brésilien Oscar NIEMEYER et surnommée le Volcan, en raison de la forme du bâtiment.

Le Volcan, d'abord Maison de la Culture puis scène nationale, est aujourd'hui une des plus importantes scènes nationales en France. C'est un lieu de production et de diffusion artistique de référence nationale dans le domaine du théâtre, des musiques, de la danse, du cirque, des nouvelles images et des arts numériques.
L'ensemble abrite deux salles de spectacles, l'une de 800 places, l'autre de 125 places.

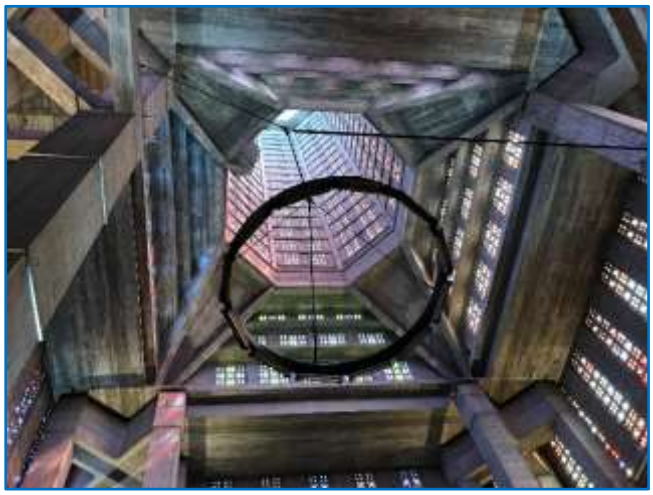
Plus loin, nous découvrons l'église Saint-Joseph. Elle est également l'œuvre phare d'Auguste PERRET, élevé en hommage aux victimes des bombardements alliés de septembre 1944.

Edifice emblématique du centre-ville reconstruit du HAVRE, l'église Saint-Joseph a été construite entre 1951 et 1957.
PERRET décède en 1954 et c'est Raymond AUDIGIER qui terminera l'ouvrage.

La tour est haute de 107 mètres.

La reprise du culte a lieu en 1959 et les aménagements intérieurs sont terminés en 1961.

Dès l'entrée dans l'édifice, on est frappé par la rigoureuse majesté des lieux : la sobriété règne, la structure en béton brut en impose. Il faut s'avancer dans la nef pour voir s'élancer à 107 mètres au-dessus du sol, une extraordinaire tour-lanterne à section octogonale reposant sur quatre énormes piles.



Quadrillée de 12 768 verres colorés, elle filtre et dore étonnamment la lumière.

On doit ce spectacle à Marguerite HURE (1895-1967), artiste peintre et vitrailliste. Elle est pionnière de l'abstraction dans l'art sacré et fidèle complice d'Auguste PERRET.

Phare spirituel, dominant le centre-ville reconstruit.

Nous quittons LE HAVRE. Il nous faudra environ 50 minutes pour parcourir les quelque 43 kilomètres qui nous séparent de DEAUVILLE.

Belle ville de la Côte fleurie, DEAUVILLE est une destination de vacances de luxe depuis les années 1800. Elle est connue pour son grand casino, ses villas classées, ses parcours de golf, ses courses de chevaux et son Festival du Film Américain.

Sa grande plage de sable est bordée par les Planches, une célèbre promenade datant des années 1920 avec les cabines de plages.
La ville comprend des boutiques chics, d'élégantes villas de style Belle Epoque et des bâtiments à colombages.
Station balnéaire, DEAUVILLE est réputé être une des villes les plus prestigieuses de France avec ses 3 700 habitants. Elle attire chaque année des milliers de touristes.

Sa plage est réputée pour ses parasols aux couleurs orange, rouge, bleue et verte selon les secteurs avec le fameux nœud deauvillais qui assure leur maintien. Un morceau de toile, d'une couleur différente de celle du parasol, enserre ce dernier en formant le fameux nœud deauvillais.
Selon le responsable des fronts de mer,

« c'est d'abord une question esthétique. Le nœud deauvillais est bien plus joli que l'horrible nœud-en-queue-de-vache »

Ces parasols sont devenus le symbole de DEAUVILLE.

Une promenade sur les Planches s'impose !

Cette promenade romantique longe la mer sur une longueur de 656 mètres et une largeur de 7 mètres. Soixante-quatre lattes sont posées côte à côte pour obtenir cette largeur.
450 cabines de bain bordent cette promenade. Chacune d'elles porte le nom d'une célébrité ayant participé au Festival du Film Américain de DEAUVILLE. C'est une idée de la maire Anne d'Ornano en 1987.

Deux bars, le Bar de la Mer et le Bar du Soleil, constituent les haltes sur les Planches. Nous avons choisi le Bar du Soleil pour déguster, au soleil couchant, un Spritz ! et nous profitons du temps qui passe.

Sur le chemin du retour vers le centre-ville, nous admirons les magnifiques bâtiments, les belles villas…

La 44ème édition du Festival du Film Américain de DEAUVILLE s'est déroulée du 31 août au 9 septembre 2018 au Palais des Congrès. La présidente du jury était Sandrine Kiberlain que nous avons croisée au Restaurant « ***Les Vapeurs*** » la veille au soir.

Le casino

Situé en bord de mer et en face du Casino de DEAUVILLE, il est entouré d'un parc hôtelier important et rend l'organisation de congrès très facile. Chaque année, au début du mois de septembre et pendant dix jours, a lieu le Festival du Cinéma américain dans ce Centre international de DEAUVILLE.

L'Hôtel Barrière : « ***Le Normandy*** »

Un havre de paix au cœur de DEAUVILLE.

Quelques belles villas

DEAUVILLE est assurément la rivale de PARIS en termes de shopping de prestige. Dans le centre-ville, entre boutiques, des plus grands noms de la mode, maroquineries, épiceries fines, grands magasins, les amateurs de shopping et de lèche-vitrine sont comblés.

Le soir venu, nous avons choisi de dîner au Restaurant « ***La Flambée*** »qui se distingue par 2 Fourchettes au Guide Michelin. L'ambiance y est cosy et feutrée. La salle du restaurant est chaleureuse et la carte est variée.
Nous nous régalons.

Mardi, le 4 septembre 2018

Après notre petit-déjeuner, nous restituons la voiture et nous faisons appel à un taxi pour nous conduire à l'aéroport.

Nous retrouvons notre avion, tout seul, sur le parking herbeux. Le camion-citerne s'est approché pour avitailler en carburant, et le plein a été fait.

André avait préparé le plan de vol la veille au soir.

Nous avions projeté de rejoindre LANNION où nous avions réservé nos deux chambres au ***Brit Hôtel les Hortensias***, pour trois nuits.
Or, les conditions météorologiques sur LANNION sont telles que l'atterrissage est impossible. Nous allons donc nous diriger sur SAINT-BRIEUC, en faisant toutefois l'escale technique prévue à GRANVILLE, pour avitailler mais aussi pour déjeuner au restaurant de l'aéroclub qui jouit d'une bonne renommée.

Deauville Normandie - Granville-Mont Saint Michel

Avion: F-GTEZ (P28A)

Startup		Brakes Off		Carburant requis	69,0 ltr	
Décollage		Atterrissage		Carburant prévu	128,0 ltr	
Brakes On		Shutdown		Autonomie	3 hr 17 m	

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFRG Deauville Normandie LFRF Granville-Mont Saint Michel	2200	3000	108	247	262/12	249	99	74	44
								74	44

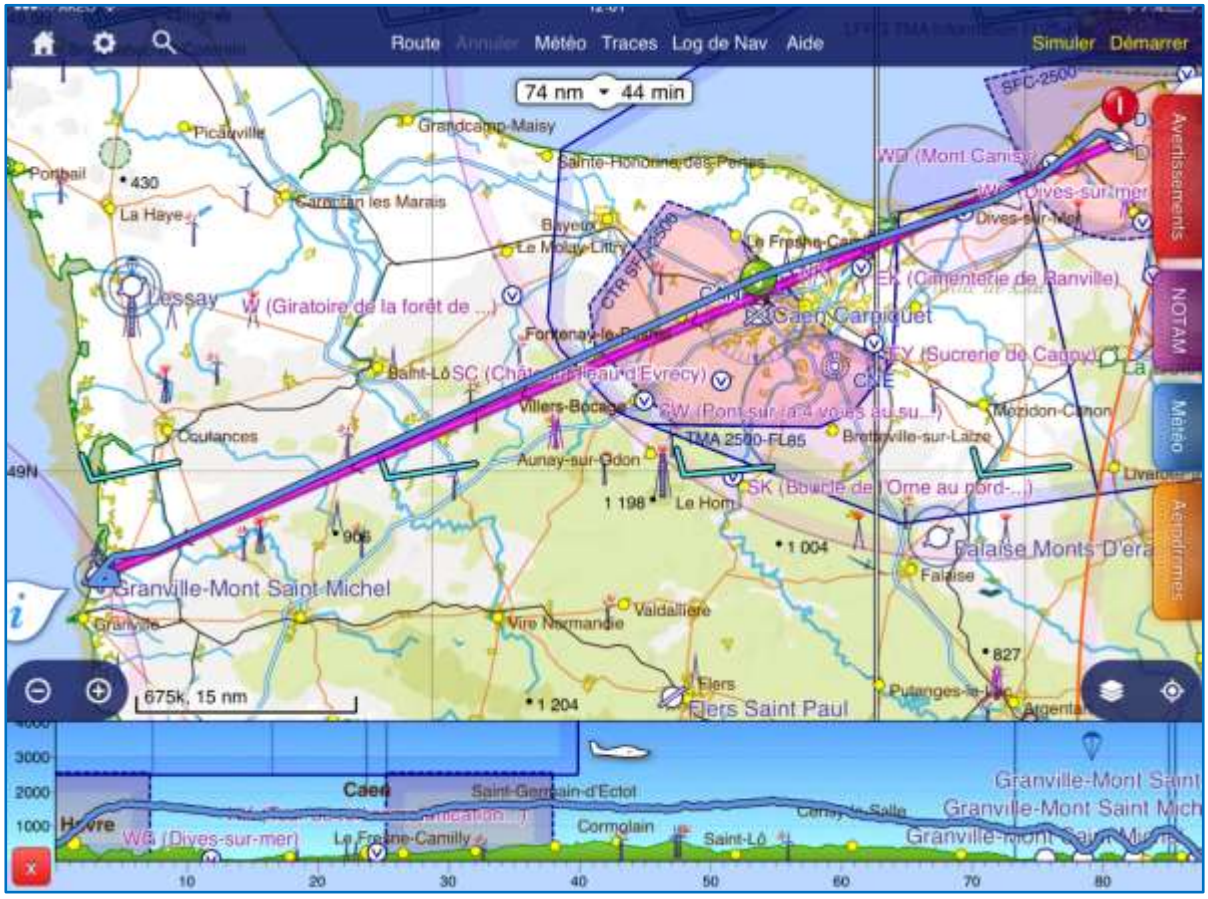
LFRG Deauville Normandie		Deauville Info	120,350	**Flight Information Service**	
DEAUVILLE Tour	118,300	Deauville Info	121,425	Rennes Info	126,950
DEAUVILLE Approche	120,350	Brest Info	134,200	**LFRF Granville-Mont Saint Michel**	
ATIS	119,175	**LFRK Caen Carpiquet**		GRANVILLE	118,100
Flight Information Service		CAEN Tour	134,525		
Paris Info	125,700				
DV (DV)	111,550	CN (CN)	110,950	CAN (Caen)	114,450

Différentes informations de vol peuvent être échangées durant le vol par le pilote et les tours de contrôle des lieux survolés grâce aux longueurs d'ondes affichées sur le schéma ci-dessus et que le pilote sélectionne sur son tableau de bord. Dès que notre avion quitte une zone couverte par une certaine fréquence-radio, le pilote entre en contact radio avec la tour de contrôle suivante.

Les différents échanges radio se font de façon claire, concise et précise. Pour nous autres néophytes de l'aviation, le jargon du ciel nous impressionne par sa concision. Cette langue répond à une exigence de non ambiguïté, de précision méticuleuse.

Notre plan de vol s'établit donc en ligne droite entre DEAUVILLE et GRANVILLE. Nous avons parcouru les 74 nm, c'est-à-dire les 137 kilomètres, en trois quarts d'heure environ.
Et pour ce trajet, l'appareil nécessite un minimum de 69 litres de carburant. Or, André s'entoure de précautions raisonnées et charge 128 litres, ce qui nous donne une autonomie de 3 heures 17 minutes.
Nous avons décollé à 10 heures 44. Et notre trajet s'est fait selon la ligne droite prévue sur le plan de vol et à une altitude relativement basse.

Nous survolons une partie des plages du débarquement du 6 juin 1944, dont celle de « ***Sword Beach*** » qui englobe la commune d'OUISTREHAM, située à une quarantaine de kilomètres au sud-Ouest de DEAUVILLE



MERVILLE-FRANCEVILLE-PLAGE, commune du Calvados peuplée d'environ 2200 habitants, est située sur la rive droite de la Baie de l'Orne.

AMFREVILLE petite commune de 1500 habitants, se situe sur la rive droite de l'Orne, en face d'OUISTREHAM.

COUDEVILLE-sur-MER, village d'environ 860 habitants, dans le Calvados.

L'aérodrome de GRANVILLE-MONT SAINT-MICHEL se trouve sur la commune de BREVILLE-sur-MER, comptant 785 habitants environ, à 10 kilomètres au Nord de GRANVILLE.

Nous arrivons à GRANVILLE à 9 H. 30 Zulu. En fait, nos montres indiquent 11 heures 30.

L'heure Zulu est équivalente au Temps Moyen de Greenwich (GMT)
Le temps universel coordonné ou UTC est une échelle de temps adopté comme base du temps civil international par la majorité des pays du globe. L'utilisation de cette nouvelle appellation normalisée – Temps Universel Coordonné ou UTC –est préférée à l'ancienne GMT, qui s'était imposée par la prépondérance de la marine britannique durant le XIXème siècle et qui est déconseillée en raison de sa définition ambigüe.

Notre périple nous a conduits en ligne droite de DEAUVILLE à GRANVILLE.

L'avion est garé sur une zone de parking près de la station du distributeur de carburant. Les formalités administratives sont scrupuleusement respectées : en premier lieu, il s'agit de s'acquitter du paiement des taxes d'atterrissage au Bureau de l'Aéroclub avant toute autre activité.

L'aérodrome de GRANVILLE, dont le code OACI est LFRF, est équipé d'une piste bitumée orientée Est-Ouest, longue de 960 mètres et large de 30 mètres.
Une autre piste herbeuse, longue de 260, est utilisée par les ULM.
Une station TOTAL d'avitaillement automatique est fonctionnelle en continu.

Le bâtiment principal est surmonté d'une tour de contrôle, et les communications s'effectuent sur la fréquence de 118,100 MHz.
Nous distinguons rapidement l'enseigne du restaurant antillais sur la gauche du bâtiment principal.
Nous nous rendons au restaurant « ***Ti Case Madinina*** » dont les spécialités antillaises nous ravissent.

GRANVILLE est une station balnéaire et climatique de la baie du MONT-SAINT-MICHEL. Elle se situe à l'extrémité de la Côte des Havres, qui est une partie de la côte occidentale du Cotentin. Ancien port morutier et premier port coquiller de France, GRANVILLE est parfois surnommée la « ***Monaco du Nord*** » de par sa situation sur un promontoire rocheux, la présence d'un casino et de plusieurs hôtels de luxe.
Nous n'avons pas eu l'occasion ni le temps de visiter la ville.

Après le déjeuner, nous poursuivons notre chemin vers SAINT-BRIEUC.
Nous vérifions le niveau du carburant disponible et remplissons cependant les réservoirs.

Granville-Mont Saint Michel - Saint Brieuc Armor

Avion: F-GTEZ (P28A)

Startup		Brakes Off		Carburant requis	65,0 ltr
Décollage		Atterrissage		Carburant prévu	128,0 ltr
Brakes On		Shutdown		Autonomie	3 hr 17 m

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFRF Granville-Mont Saint Michel **N484118 W0013944**	1600	**3000**	108	198	253/10	**204**	85	12	9
N484118 W0013944 **N484433 W0021508**	1500	**3000**	108	278	257/12	**276**	102	24	14
N484433 W0021508 LFRT Saint Brieuc Armor	2300	**3000**	108	243	254/12	**245**	105	27	15
								63	**38**

LFRF Granville-Mont Saint Michel		Brest Info	134,200	**LFRD Dinard Pleurtuit Saint Malo**	
GRANVILLE	118,100	**Rennes TMA**		ATIS	124,575
Flight Information Service		RENNES Approche North Sector	126,950	**LFRT Saint Brieuc Armor**	
Rennes Info	126,950	RENNES Approche South Sector	134,000	SAINT BRIEUC Information	118,450
DIN (Dinard)	114,300	SB (SB)	353,0		

Nous avons donc une réserve de 128 litres qui nous donnent une autonomie de vol de 3 heures 17, comme à chaque fois que nous faisons le plein.
Même si le trajet prévu sera de courte durée, soit 38 minutes, pour effectuer les 63 nm, soit 117 kilomètres environ, le complément de carburant s'impose par mesure de sécurité.

Sur le plan de vol, ci-dessous, la ligne brisée de couleur rose décrit le trajet idéal à suivre, or, les conditions météorologiques nous obligent à longer les côtes près des terres ainsi que nous l'indique la ligne bleue. Le temps est maussade

Nous survolons le Golfe de SAINT-MALO, près des terres.
L'altitude de notre vol a été très variable. Le temps brumeux nous a obligés à rechercher les zones où la visibilité était satisfaisante pour poursuivre le vol. Nous sommes obligés de diminuer notre altitude afin de visualiser les repères au sol.

Dès le décollage, nous sommes confrontés au temps brumeux.

De BREVILLE SUR-MER, où se situe l'aérodrome, nous dirigeons vers le Sud et survolons les côtes de La Manche, puis celles de la Basse-Normandie et enfin les côtes bretonnes.

Nous survolons le bord de mer de GRANVILLE,

et le port de plaisance de la ville.

Très rapidement, le ciel se voile de plus en plus.

Malgré les nuages de brume très présents et gagnant en densité, nous distinguons toutefois le MONT-SAINT-MICHEL.

Nous longeons les côtes bretonnes sans pouvoir identifier les endroits survolés. Heureusement, notre pilote tient le cap et sait où il est et vers où il nous mène.

Google Maps nous donne notre position ! Nous sommes sauvés !!!

Dans un instant…nous allons découvrir les remparts d'une ville qui nous est connue : SAINT-MALO avec ses îles, le Fort National et le Grand Bé et le Petit Bé.

… Et l'estuaire de la Rance et DINARD à l'arrière-plan.

Au-dessus de la Baie de SAINT-BRIEUC, et non loin de l'aérodrome, une épaisse brume de mer aussi dense que soudaine nous a surpris. André ne voyant plus aucun repère au sol converse avec les aiguilleurs au sol.
Devant le mur de nuages et la brume qui nous entoure, André prend la décision de faire demi-tour. Il en informe la tour de contrôle de SAINT-BRIEUC.
Silence absolu dans la carlingue !

Subitement, et ayant déjà commencé sa manœuvre de demi-tour, André aperçoit une trouée bleue dans le ciel brumeux.

Il s'y engouffre.

Oh surprise ! On aperçoit au loin, bien loin, l'aérodrome.

André décide de revenir et de se poser sur l'aérodrome de SAINT-BRIEUC – ARMOR, si proche.
Il reprend contact avec le sol pour informer de notre position et de notre décision d'atterrir. Ce qui fut accepté.

Nous poursuivons le cap sur l'aérodrome de SAINT-BRIEUC – ARMOR.

Nous avons atterri à 13h28, heure Zulu, soit 15h28.
Soulagés d'avoir finalement pu rejoindre SAINT-BRIEUC, nous parquons notre appareil, l'attachons par l'intermédiaire de cordes prévues à cet effet à des blocs de béton et le couvrons bien convenablement de la bâche de protection, car l'avion reste sur place et nous allons continuer notre chemin par la route en direction de LANNION où nous avions réservé un hébergement.

Voici le tracé réel de notre parcours entre GRANVILLE et SAINT-BRIEUC.

A l'aérodrome, nous faisons appel à un taxi qui nous déposera au centre-ville, à la gare où se trouve une agence AVIS et nous louons notre véhicule terrestre, une Peugeot 208.
Il nous faudra parcourir environ soixante-dix kilomètres pour atteindre notre hôtel : « ***Brit Hôtel aux Hortensias*** »
Nous nous installons succinctement et partons pour la découverte de la ville de LANNION.

Traverser la ville pour trouver à nous garer est déjà une belle occasion pour admirer la ville et ses beaux immeubles anciens.

Nous avons pu nous garer sur une belle place devant l'ancien couvent des Ursulines, beau bâtiment en granit local.
Nous déambulons dans les rues piétonnes pour nous repérer et pour déceler toutes les originalités de la ville.
Capitale historique du Trégor, LANNION est une jolie ville édifiée à flanc de collinne au bord de la rivière Léguer.

LANNION est une ville des Côtes d'Armor comptant un peu plus de 19 000 habitants. Elle est une ville-pont construite sur le Léguer, petit fleuve côtier, un cours d'eau à saumons. Il se jette dans la Manche par un estuaire de 9 kilomètres.
La proximité de l'embouchure du Léguer fait que le niveau de la rivière au centre-ville varie de plusieurs mètres en fonction des marées. Cette caractéristique a permis l'établissement d'un gué dans les temps les plus reculés au niveau du pont ***Kermaria***, point où s'arrête l'influence des marées.

Cette particularité sera mise à, profit pour la construction en 1992 d'un stade d'eau vive marémoteur pour la pratique du canoë-kayak. Un barrage permet de retenir l'eau amenée par la marée montante et de la relâcher dans un parcours artificiel à marée descendante.
LANNION a de nombreux équipements sportifs. La ville a été sacrée en juin 2014 « ville la plus sportive de France » dans sa catégorie des villes de moins de 20 000 habitants.

La ville basse, aux bords des quais, et la ville haute, dominant la vallée du Léguer, sont particulièrement agréables. Le centre-ville historique bien préservé, présente un ensemble complet de batisses anciennes, maisons en pans de bois, demeures et monuments en granit local.

Le centre-ville est animé le jeudi, jour de marché régional, l'un des plus beaux marchés de Bretagne et le plus grand des Côtes d'Armor.
La ville est animée, commerçante et sans voiture. Nous flânons dans les ruelles à la découverte des plus beaux monuments comme des petites maisons à l'architecture traditionnelle.
Quelques-unes de ces belles maisons datent du XVIème siècle et sont parfaitement entretenues.

Tout en flânant dans les rues pittoresques du centre, nous trouvons, place Du Guesclin, la crêperie « ***Le Moulin vert*** » qui nous avait été recommandée.

Nous y dégustons un repas de galettes et de crêpes d'une présentation remarquable et accompagné par un gouleyant cidre brut.

Belle et bonne fin de journée !

Mercredi, 5 septembre 2018

La côte de granit rose sera l'objectif de la présente journée qui démarre par un bon petit-déjeuner.
Quelle est notre surprise en nous approchant de la voiture ! Le pneu avant gauche est crevé !
Pas de souci !
André est l'homme de la situation !

Après ce léger contretemps, nous amorçons notre périple terrestre de la journée. Il nous amènera à PERROS-GUIREC, TREGUIER, PAIMPOL, PLOUBAZLANEC et l'île DE BREHAT.

En premier lieu, nous découvrons la Côte de granit rose, zone côtière d'une caractéristique géographique physique dans la région historique du Trégor. Elle tient son nom par le fait que le granit qui affleure possède une dominante brune tirant sur le rose.

Cette particularité géologique s'étend sur 10 kilomètres sur les communes de PERROS-GUIREC, TREGASTEL, PLEUMEUR-BODOU et TREBEURDEN. Elle forme un arc partant à l'est de PLOUMANAC'H.

La Côte de granit rose, en-dehors de sa caractéristique, est parsemée d'amas chaotiques dont le fleuron est le ***sentier des douaniers.*** Ce sentier propose une très belle randonnée, agréable, sans aucune difficulté, pour admirer la côte de granit rose et ses panoramas. Il est certainement un des plus beaux chemins de randonnée le long de l'océan sur la côte bretonne. On serpente parmi d'extraordinaires rochers pour atteindre le Phare de PLOUMANAC'H, la maison du Littoral.

Le site, très touristique, romantique et bien entretenu est grandiose et la végétation est luxuriante.
Les landes de PLOUMANAC'H étaient victimes de leur succès Le piétinement provoqué par les très nombreux visiteurs venus admirer les spectaculaires chaos granitiques avait fortement dégradé la végétation et érodé le sol.

Le projet mis en place est de grande envergure de la terre de lande est apportée et des filets de jute sont installés pour stopper l'érosion. Le sentier des douaniers est redessiné en suivant son tracé origine datant de 1791 pour canaliser les marcheurs. Le résultat est spectaculaire.

Tout au long de la balade se dessinent des rochers aux formes curieuses.

Les blocs se font plus imposants.

On peut marcher sur les rochers pour s'approcher plus près de l'eau.

Le sentier des douaniers, connu sous le nom de GR 34 était autrefois utilisé par les douaniers pour lutter contre la contrebande. Subsiste le vestige : la hutte des douaniers.

La maison du littoral, implantée au cœur de la Côte sur le sentier des douaniers, gère et anime le site de PLOUMANAC'H.
C'est l'un des sites qui font la fierté des Côtes d'Armor.

Le phare de granit rose se dresse au milieu des chaos rocheux.

« ***Mean Ruz*** », figure emblématique de PLOUMANAC'H perche sur un énorme bloc de granit et se fond parfaitement dans ce curieux paysage où les rochers de granit rose offrent des formes étranges et spectaculaires.

Notre promenade sur le sentier des douaniers se termine avec peut-être le secret espoir de revenir un jour faire la totalité du parcours tant il est vrai que ce site nous a charmés.

Nous continuons notre découverte de la journée et nous nous dirigeons vers PLOUBAZLANEC et l'île de BREHAT.

Nous faisons étape à TREGUIER, une ville-port de fond de ria donnant sur la Manche.
Le port situé à 9 kilomètres de la mer. Au creux d'un estuaire visité par les marées, TREGUIER possède un port de commerce essentiellement utilisé pour la plaisance. De nos jours, la ville est surtout connue pour son activité touristique.

TREGUIER, fondée au VIème siècle, abrite une cathédrale édifiée aux XIVème et XVème siècles et dédiée à ***Saint-Tugdual***, le moine gallois qui évangélisa la ville.

La cathédrale, les ruelles et les maisons à pans de bois comptent parmi les éléments caractéristiques de la ville. Le quartier historique de cette ancienne cité épiscopale, s'étend jusqu'au port avec ses maisons à pans de bois des XVème et XVIème siècles, ses ruelles et ses hôtels particuliers, patrimoine médiéval et de la Renaissance très bien conservé.

Sur la place du Martray, le parvis de la cathédrale, une statue en l'honneur d'***Ernest Renan*** a été érigée. Ecrivain, philologue, philosophe et historien, Ernest Renan (1823-1892) est considéré aujourd'hui comme un intellectuel de référence avec des textes comme « ***Qu'est-ce qu'une nation*** ? »
Sur le monument, Ernest Renan est représenté aux côtés d'Athéna, déesse de la Raison, la Prudence, la Stratégie militaire et de la Sagesse.

La plaque apposée sur la base du monument, honore :

Ernest RENAN
Né à Tréguier le 28 février 1823

« ***On ne fait de grandes choses qu'avec la science --- La foi qu'on a eue ne doit jamais être une chaîne --- l'homme fait la beauté de ce qu'il aime et la sainteté de ce qu'il croit*** »

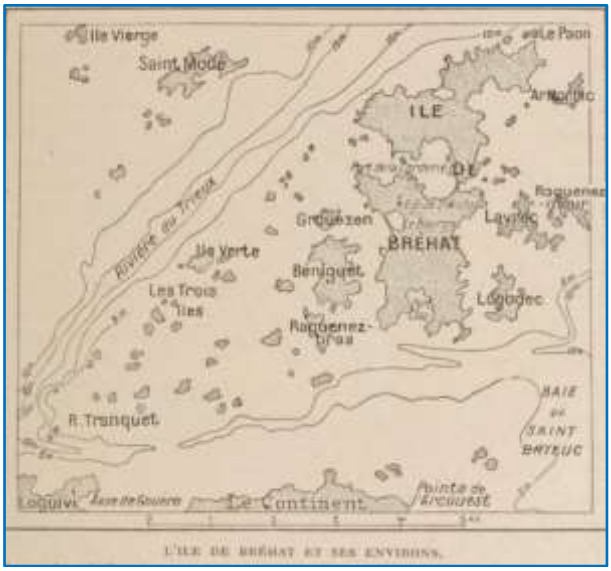
Non loin de cette place, nous avons déniché une poissonnerie-restaurant, chez ***Jean-Pierre Moulinet,*** rue Ernest Renan.
La poissonnerie-dégustation propose de bons et beaux plateaux de fruits de mer ou une soupe de poisson en toute simplicité pour un excellent rapport qualité-prix. C'est certainement le lieu idéal.

Après le déjeuner, nous mettons le cap sur l'île de BREHAT. Sur notre route, nous traversons PAIMPOL et PLOUBAZLANEC avant de prendre le bateau pour l'île de BREHAT.

Une des vedettes de BREHAT nous conduit sur l'île, séparée du continent par le chenal du Ferlas.

L'île de BREHAT est en fait un archipel de 309 hectares, constitué de l'île principale et de 86 îlots et récifs voisins.

L'île principale s'étend sur 290 hectares. Elle est longue de 3,5 kilomètres et large de 2,5 kilomètres.



La commune de BREHAT compte environ 378 habitants ; elle est rattachée au canton de PAIMPOL, dans l'arrondissement de SAINT-BRIEUC. Sur cette belle île à parcourir à pied ou à vélo, les voitures sont interdites.

Dès notre descente du bateau, nous découvrons le panneau qui rend hommage au jumelage de BREHAT avec le village viticole d'ITTERSWILLER, à notre grande surprise.
Le village s'ordonne autour d'une placette ronde, bordée de platanes

Nous nous promenons parmi les touristes comme nous… et nous nous laissons portés par la beauté des lieux.

Erigée sur le point culminant de l'île de BREHAT, à 33 mètres au-dessus du niveau de la mer, la chapelle Saint-Michel a longtemps servi de point de repère pour la navigation en mer. Beaucoup d'édifices dédiés à l'Archange Saint-Michel ont ainsi été édifiés sur des points culminants.

On accède à la chapelle Saint-Michel, construite sur un tertre rocheux, par 39 marches. La vue panoramique domine toute l'île.
Cette chapelle a été édifiée à la fin du XVIIIème siècle. C'est un édifice à vaisseau unique dont le gros œuvre est couvert d'un enduit blanc et dont le toit est couvert de tuiles mécaniques. Reconstruite en 1860, elle a été entièrement restaurée il y a quelques années.

La croix de Maudez, érigée en 1788, face à la mer en pleine lande, évoque le souvenir du moine Maudez qui vint fonder un monastère sur une île voisine, en 570.

L'île de BREHAT jouit d'un microclimat bienfaisant. Le climat est doux : 6° en moyenne en hiver.
Ces températures permettent à une nature généreuse de se développer. On y trouve entre autres des énormes massifs d'hortensias et d'agapanthes. La flore y est particulièrement diversifiée.

Hydrangea macrophylla : hortensias

Agapanthis africanus

Canna generalis

Morelle faux jasmin

Amaryllis belladonnna

Aeonium arboreum

Passiflora caerulea

Albizia julibrissin

Nous quittons l'île de BREHAT pour PAIMPOL.

En cours de route, nous traversons le village de PLOUBAZLANEC et nous distinguons un panneau indicateur nous rappelant le jumelage de la commune avec BISCHHOFFSHEIM, notre voisine.

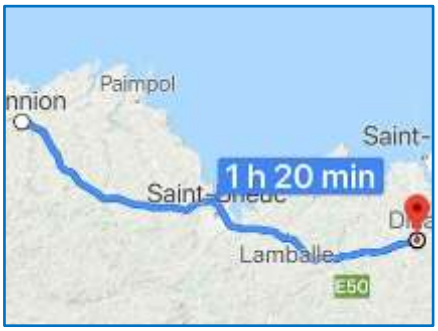
PAIMPOL, avec ses 7200 habitants, est une charmante cité construite autour de ses bassins, et l'un des principaux ports de pêche et de plaisance donnant sur la Manche. PAIMPOL fut immortalisée par Pierre Loti dans le célèbre roman « ***Pêcheur d'Islande*** ».

Nous recherchons un restaurant en face du port. Parmi les différentes enseignes, nous avons jeté le dévolu sur « ***Le Neptune*** », situé sur le quai Morand.
Spécialiste des poissons et des fruits de mer, il fait partie des meilleures adresses paimpolaises.
Et nous nous sommes régalés !

Nous reprenons la route vers notre hôtel à LANNION.

Jeudi, 6 septembre 2018

Départ matinal vers DINAN.



Il nous faudra environ une heure et demie pour rallier DINAN.

Citadelle médiévale ceinte sur trois kilomètres de la quasi-totalité de ses remparts érigés entre les XIIIème et XVIème siècles, et son château du XIVème siècle, DINAN est l'ancienne cité des ducs de Bretagne.
La ville de DINAN était défendue par un imposant château. Point stratégique pour la circulation entre la Normandie et la côte nord de la Bretagne, la ville est construite principalement sur une colline et domine de 75 mètres la Rance qui coule vers le nord pour se jeter dans la Manche entre SAINT-MALO et DINARD.
Ville d'art et d'histoire, DINAN surprend par ses multiples trésors que nous découvrons avec grand intérêt.
Une promenade dans les rues du vieux DINAN permet d'admirer de nombreuses maisons à pans de bois du Moyen-Âge et remarquablement restaurées.

La place Du Guesclin, ancien champ de foire est bordée d'hôtels du XVIIIème et XIXème siècles.

Statue équestre de Bertrand du Guesclin

Bertrand Du Guesclin, né vers 1320 est issu d'une famille d'une rustique seigneurie de petite noblesse bretonne. Il s'est distingué dans de nombreuses batailles, durant la guerre de Cent Ans, en libérant tour à tour la Normandie et la Bretagne.
Il est fait Connétable de France et de Castille par le roi Charles V.
Le portrait peu flatteur qui nous est laissé par les historiens, le décrit petit, les jambes courtes, une grosse tête ronde et ingrate…
Selon lui-même,

« le courage donne ce que la beauté refuse ».

Du Guesclin est mort en 1380. Son cœur repose dans la basilique du Saint-Sauveur.

Une autre personnalité rendit la ville célèbre, c'est Anne de Bretagne qui choisit au XVème siècle de s'y retirer après la mort de son mari, le roi Charles VIII.

La place des Merciers est bordée de belles maisons à pignons triangulaires typiques à étages en encorbellement, à porches reposant sur des piliers de bois, à vitrines avec leurs hautes fenêtres en avancée.
Les maisons à pans de bois et à pignons pointus témoignent de la richesse passée de la ville.

Le beffroi, dit Tour de l'Horloge, a été construit à la fin du XVème siècle et donne l'heure en sonnant toutes les heures, tous les quarts et les demi-heures.

Entre 1247 et 1249, les Franciscains ou Cordeliers s'installent à DINAN. Au fil du temps ils font réaliser d'importants travaux ; un porche monumental orné de pilastres et coiffé de cordelières. Une galerie de niches à statues couronne l'ensemble. Cet ancien couvent abrite aujourd'hui un collège.

L'hôtel ***Kératry,*** charmante construction du XVIème siècle est reconnaissable à ses trois piliers de granit. Elle est une superbe maison en pan de bois de la Renaissance. Un cartouche sculpté indique ***1559*** comme date de construction. C'est un bâtiment remarquable pour ses colonnes ioniques et la qualité de son décor sculpté.
Elle abrite désormais la Maison de la Harpe, lieu d'exposition et centre de documentation et d'animations sur la harpe celtique et les harpes traditionnelles du monde

Au début du XIXème siècle, DINAN a la particularité de posséder près d'une centaine de maisons à porche.

Interdites en 1774, ces maisons disparaissaient peu à peu pour permettre l'élargissement des rues. Il en reste dix-sept, mais seule le rue de l'Apport a conservé cette physionomie si particulière.

Une restauration de cette maison à porche du XVIIème siècle a permis de découvrir le gisant exposé à l'extérieur et datant du XIVème siècle.

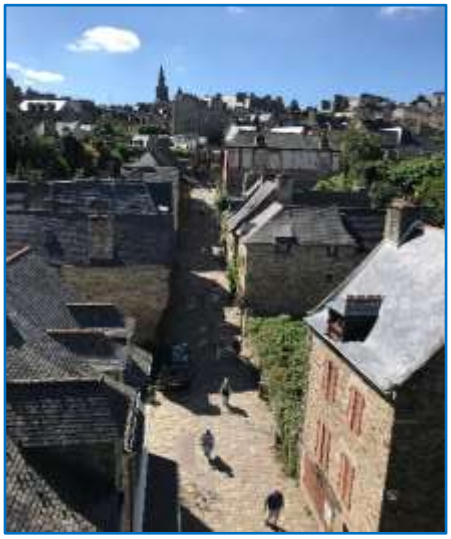
En quittant les maisons à pans de bois de la place des Merciers et de la rue de l'Horloge, l'atmosphère médiévale se prolonge dans la rue du ***Jerzual***.
Du XIVème au XVIIIème siècle, la rue escarpée du ***Jerzual*** grouillait de tisserands, de tanneurs…
Aujourd'hui, c'est une étape incontournable de tout passage à DINAN. Nous y avons même trouvé à déjeuner ; la « ***Fontaine du Jerzual*** »

La crêperie construite à la fin des années 1980 dans le jardin de l'ancien dispensaire, perpétue les traditions et un tour de mains transmis de génération en génération.
La belle terrasse en hauteur et à l'abri du passage des promeneurs qui empruntent la plus célèbre rue de la ville est très agréable.

Le ***Jerzual*** est certainement une des plus belles rues de Bretagne. L'ancienne voie d'accès relie la ville haute au port. Son ascension peut faire souffrir, car la montée est pentue.

Après le déjeuner nous poursuivons la visite de cette cité d'une richesse historique insoupçonnée.

Une promenade sur une partie du chemin de ronde qui s'étend sur 3 kilomètres de remparts ponctués de 15 tours et de 4 portes, enserre la ville close et offre un panorama spectaculaire sur le paysage, l'imbrication des maisons en granit, les toitures d'ardoises…



La basilique Saint-Sauveur mêle les influences byzantine, perse et romane. Elle est l'œuvre de plusieurs siècles.

- Le XIIème siècle : le splendide portail aux proportions harmonieuses, les chapiteaux représentant les péchés capitaux et leurs châtiments infernaux, le mur méridional aux élégantes arcades jumelées et la corniche soutenue par des têtes grimaçantes.
- Le XVème siècle : en 1480, reconstruction de l'église en élevant le bas-côté nord aux fines ogives sans interposition de chapiteaux.
- Le XVIème siècle : élévation d'un seul jet de l'abside et du chœur.
- Le XVIIème siècle : construction de la tour du clocher qui, sur deux pierres extérieures portent les dates 1605 et 1607.
- Le XVIIIème siècle : élévation de la curieuse flèche à trois dômes superposés et réfection de la voûte du chœur ébranlée sans doute par la foudre de février 1749, édification de l'autel majeur avec son baldaquin et les autels latéraux.
- Le XIXème siècle : construction du monument funéraire abritant le cœur de Du Guesclin, de la chaire et mise en place de quelques vitraux.
- Le XXème siècle : reconstruction des autels des chapelles rayonnantes, mise en place de plusieurs vitraux.

Le grand chevalier Bertrand du Guesclin était très connu de son vivant pour sa fidélité au roi et aussi pour sa petite taille.

D'après la légende, Du Guesclin serait mort d'avoir bu de l'eau trop froide lors d'un siège en Lorraine… Ses entrailles furent enterrées à SAINT-LAURENT-DU-PUY, ses chairs à MONTFERRAND et ses ossements à SAINT-DENIS, en témoigne son gisant en armure dans la basilique de SAINT-DENIS. Il s'agit d'un des premiers gisants non royaux à avoir été sculpté pour la basilique, preuve de la fidélité à la royauté.
Son cœur fut déposé à DINAN, sa ville natale, comme en témoigne le cénotaphe de l'église Saint-Sauveur.

Notre journée à DINAN s'achève avec une promenade très agréable vers le château et les remparts.

Ensemble composite constitué à la fin du XVIème siècle par le duc de Mercœur à partir de trois éléments :

- La tour ducale édifiée en 1380 par le duc de Bretagne Jean IV,
- La porte du Guichet,
- La porte de Coëtquen à la fin du XVème siècle.

Nous reprenons notre véhicule garé aux pieds des remparts et nous filons sur SAINT-MALO.

Nous nous installons rapidement à l'hôtel Kyriad Prestige, rue de la Guymauvière, à 4,5 kilomètres de SAINT-MALO. Nous y passerons les deux dernières nuits de notre séjour en Bretagne.

Nos légers bagages sont rapidement déposés à l'hôtel, et, sans perdre de temps, nous rejoignons SAINT-MALO, ses remparts et le centre-ville.

Promenade – découverte le long du port, des remparts, du centre, etc.
SAINT-MALO est une ville portuaire, située sur la rive droite de la Rance à 18 kilomètres de DINAN et limitrophe de DINARD, mais séparée par l'estuaire. Elle compte environ 71 200 habitants.

Le long du quai, nous sommes intrigués par un navire aux couleurs vives. Spontanément, on pense à un bateau de corsaire…

« ***L'Etoile du Roy*** », un trois-mâts de 46 mètres, réplique proche d'une frégate britannique du XVIIIème siècle, a été construit en Turquie en 1996 pour les besoins d'un film britannique. Son port d'attache est la cité corsaire de SAINT-MALO.

L'Etoile du Roy est le second plus grand navire traditionnel français.

De hauts murs en granit ceignent la vielle ville qui fut autrefois un bastion pour les corsaires. La cité historique a d'abord été construite sur une île rocheuse. Le rocher sert de fondation et les murs de construction traditionnelle en moellons en suivront par la suite le tracé.

A l'entrée de la cité, au milieu d'un rond-point, se tient une statue en l'honneur de François-René CHATEAUBRIAND, enfant du pays.

La porte Saint-Vincent, porte principale d'entrée dans la cité fortifiée est surmontée de deux écussons :

L'un à gauche représente une hermine qui marche sur une herse.

L'autre à droite, représente des hermines surmontées d'une couronne symbolisant le Duché de Bretagne.

C'est l'emblème de Saint-Malo que l'on retrouve un peu partout en ville.

Les armoiries de SAINT-MALO se blasonnent ainsi :

« de gueules à une herse d'or mouvante de la pointe, surmontée d'une hermine passante d'argent, la pointe de la queue de sable, accolée d'or et écharpée d'hermine »

SAINT-MALO honore ses enfants qui ont fait le renom de la cité.

François-René, vicomte de Chateaubriand est né le 4 septembre 1768 à SAINT-MALO au deuxième étage d'une demeure élégante, l'ancien hôtel particulier de la Gicquelais, sis au 3 rue des juifs, actuellement dénommée rue de Chateaubriand. Cette maison deviendra auberge puis hôtellerie sous le nom de France Chateaubriand Hôtel.

Châteaubriand a mené une vie d'écrivain, d'homme politique. Il est considéré comme l'un des précurseurs du romantisme français et l'un des grands noms de la littérature française.

Il décède à Paris, le 4 juillet 1848. Ses restes sont transportés à SAINT-MALO et déposés face à la mer, selon son vœu, sur le rocher du Grand Bé, un îlot dans la rade de sa ville natale.

« Eternellement tourné vers la mer et la tempête… »
« le bruit berça mon premier sommeil… »

Robert Surcouf, né le 12 décembre 1773 à SAINT-MALO et décédé le 8 juillet 1827, était un corsaire, c'est-à-dire une personne autorisée par une lettre de marque à attaquer en temps de guerre tout navire battant pavillon d'états ennemis.

Il harcèle les marines marchandes et militaires britanniques. Ses activités le font reconnaître. Il est nommé membre de la Légion d'honneur et devient l'un des plus riches et puissants armateurs de SAINT-MALO et un prospère propriétaire de terrains. Dès l'âge de 20 ans, il est Capitaine corsaire. Considéré encore de nos jours comme un des meilleurs marins que la France n'ait jamais eu, son palmarès reste inégalé. Il a attaqué en cinq ans de course plus de cinquante navires dont nombre ont été détournés vers les ports français.
Il est inhumé à SAINT-MALO.

Jacques Cartier, navigateur explorateur et écrivain connus par ses récits de voyages. Il est né à SAINT-MALO, le 23 septembre 1491. En 1534, il part pour le premier de ses trois voyages au Canada. Commandité par le roi François Ier, Jacques Cartier part de SAINT-MALO, vers l'ouest, à la recherche d'un passage vers l'Asie.
On attribue à Jacques Cartier, la découverte du Canada, désignant par-là la mince région du Québec à laquelle on donne le nom de Canada durant son expédition de 1535.
Il est le premier explorateur du golfe du Saint-Laurent.

Jacques Cartier est certainement le premier à avoir tracé la cartographie du fleuve Saint-Laurent dont la découverte en 1535 a permis à la France d'occuper l'arrière-pays de l'Amérique du Nord.
A proximité de QUEBEC un parc national porte son nom.
A MONTREAL, un pont et une place, dans le VIEUX-MONTREAL, portent le nom de l'explorateur.
Décédé le 1er septembre 1557 à SAINT-MALO, il est inhumé au cimetière de SAINT-MALO.

La cathédrale de SAINT-MALO, au centre de la vieille ville, est une ancienne cathédrale catholique romaine dédiée à Saint Vincent de Saragosse. Son architecture mélange les styles roman et gothique et possède des vitraux narrant l'histoire de la ville.

Sur le sol de la cathédrale, commémoration du départ de Jacques Cartier :

« ***Ici s'est agenouillé Jacques Cartier pour recevoir la bénédiction de l'évêque de Saint-Malo à son départ pour la découverte du Canada, le 16 mai 1535*** »
Honoré MERCIER
Premier ministre du Québec souvenir de sa visite en 1891.

Dalle funéraire de Jacques Cartier

Après ces visites, rapides certes, mais d'une richesse indicible, nous flânons dans les rues de la ville, à la recherche d'un restaurant pour y dîner. Nous sommes interpelés par la vitrine d'un bar de la rue Sainte-Barbe, au nom improbable :

« Le café du coin d'en bas de la rue du bout de la ville d'en face du port – La Java »

Notre curiosité nous invite à y entrer et y prendre un verre.

C'est un bar atypique avec ses centaines de poupées qui tapissent les murs et le plafond du café. C'est le plus vieux bistrot de la place. Il officie depuis 1820.

Il est unique en son genre avec ses affiches, ses objets de brocante, sa cabine d'ascenseur de 1937, passage obligé pour les toilettes, ses balançoires en guise de tabouret de comptoir…

Pour le dîner, notre choix se porte tout naturellement sur la brasserie - restaurant « ***Le Chateaubriand*** »

Depuis 1882, cette institution malouine propose une restauration raffinée et un service soigné. Toutes les générations fréquentent ce lieu incontournable, un joyau malouin régulièrement plébiscité.

Vendredi, 7 septembre 2018

Nous quittons l'hôtel pour la découverte du Cap FREHEL, une pointe de grès rose au relief tourmenté qui sépare la Baie de SAINT-BRIEUC de la Baie de SAINT-MALO.

Le Phare de FREHEL, tel qu'il se présente à nous, succède à deux constructions plus anciennes implantées sur les mêmes lieux :

Le premier, imaginé par Vauban en 1694, a été construit entre 1701 et 1702, pour avertir des attaques de la flotte anglaise. C'était une tour cylindrique accolée à une tourelle demi cylindrique en pierre maçonnée. Seule cette vieille tour de Vauban reste debout et supporte un feu provisoire qui était en fonction jusqu'en 1950.

En 1840, devant l'état de l'édifice, une nouvelle tour octogonale de 22 mètres de haut a été construite. Ce phare a servi de poste d'observation à l'armée allemande qui dynamite l'édifice le 11 août 1944.

Le troisième phare, commencé en 1946 est mis en service le 1er juillet 1950. Il est l'un des plus puissants des côtes françaises. Sa lanterne située à plus de 100 mètres au-dessus du niveau de la mer, et 32,85 au-dessus du sol, porte à plus de 53 kilomètres. C'est une tour carrée, en maçonnerie de pierre de taille, centrée sur un bâtiment en forme de U.

Arrivés sur place, nous sommes saisis par la beauté des lieux. Le Cap FREHEL est l'un des sites les plus grandioses de la Côte d'Emeraude.

Un sentier entre bruyères et ajoncs, intégré au GR 34, fait le tour du cap.

Les falaises hautes de 70 mètres et les îlots forment un habitat naturel pour une grande variété d'oiseaux nicheurs.

Pilier de la fauconnière

En toile de fond de cette réserve ornithologique, des landes de bruyères et d'ajoncs tapissent le sol à perte de vue.

Au loin, l'on aperçoit le FORT-LA-LATTE, qui était un point stratégique important puisqu'il se trouvait non loin des voies commerciales reliant SAINT-MALO, la Normandie et les îles anglo-normandes.
Remarquable par sa situation sur un cap rocheux, face à la mer, il a servi de décor à plusieurs films.

Une belle promenade-randonnée jusqu'à ce fort, monument historique, durerait environ 1h30.
Or, nous avons encore programmé la visite de DINARD.

En cours de route, André, dont l'insigne intuition, maintes fois vérifiée, recommande à Jean, notre pilote du véhicule terrestre, de nous arrêter là !
En effet, une très bonne adresse : ***La Drosera***

C'est un restaurant de type bistrot dans une vieille longère typiquement bretonne réhabilitée. Le cadre est très agréable. Le décor est moderne et l'accueil est chaleureux. Les assiettes sont joliment garnies et le service est attentif et souriant.

Le cidre coule à flots !
Il est délicieux.

Rassasiés et heureux d'avoir trouvé un si joli endroit, inattendu dans la campagne bretonne, nous filons vers DINARD.

Nous en avons pour une heure de route.

DINARD est une station balnéaire de 9 950 habitants environ, dans le département de l'Ille-et-Vilaine. Elle est considérée, avec ses villas classées, ses places, son casino et ses animations culturelles, comme étant l'une des stations balnéaires les plus prisées de France.
Les quatre principales plages de la ville sont les plages du Prieuré, de l'Ecluse, de Saint-Enogat et du Port-Blanc.

Sa côte découpée, formant une suite de plages et de promontoires, lui a permis de devenir au XIXème siècle, l'une des stations balnéaires les plus élégantes.

Située au centre-ville, la plage de l'Ecluse est la plage principale de DINARD.
Très fréquentée toute l'année, elle est bordée par des commerces, le casino, la piscine olympique, de nombreuses terrasses de café et restaurants.

Avec sa promenade en corniche, ses superbes demeures et la douceur de son climat, DINARD est un peu la « ***Nice du Nord*** »

DINARD est réputée particulièrement auprès des Britanniques et des Américains pour ses villas Belle Epoque et le Festival du Film Britannique qui s'y tient chaque année depuis 1991.

Le « ***Hitchcock d'or*** » est la récompense suprême décernée par le jury officiel du Festival.

Une statue de Hitchcock dominant la plage de l'Ecluse a été érigée en 2009 en l'honneur du réalisateur du film « ***Les oiseaux*** » sorti en 1963.

Cette année le Festival a eu lieu bien après notre départ de la Bretagne. Il s'est déroulé du 26 au 30 septembre 2018. Le film « ***Jellyfisch*** » de James GARDNER a remporté l'***HITCHCOCK D'OR*** ainsi que le prix du scénario.

Après cette brève visite de DINARD, nous retournons à notre hôtel à SAINT-MALO.
Au programme de cette fin d'après-midi, ce sera la préparation de notre vol retour vers STRASBOURG-ENTZHEIM.
Si, jusqu'à présent, André avait préparé les plans de vol, seul le soir dans la chambre d'hôtel, cette fois-ci nous avons l'avantage d'assister à cette opération d'une importance capitale.
Sur une table au bar de l'hôtel, André et Jean sont affairés à établir le plan de vol du retour : SAINT-BRIEUC – ENTZHEIM via AUXERRE pour l'escale technique qui s'impose.

C'est avec une grande attention et un intérêt manifeste que nous suivons l'évolution des différentes phases de l'élaboration des tracés sur la carte aéronautique de vol à vue.
Les cartes aéronautiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) sont éditées et produites chaque année par l'Institut Géographique national (IGN) en étroite collaboration avec le Service de l'Information Aéronautique (SIA). Elle est conçue pour le vol à vue

Jean trace une ligne droite entre SAINT-BRIEUC et AUXERRE ; ce sera notre trajet. Et sur cette ligne, il marque des espaces de trois centimètres qui correspondent chacun à une durée de 10 minutes de vol.

La surcharge apparente des cartes aéronautiques attise notre curiosité.

Pendant ce temps, André s'enquiert :

D'une part, des ***Notam*** (***Notice to Airmen***), ces messages aux navigants aériens publiés par les agences gouvernementales de contrôle de la navigation aérienne, le SIA.
Leur but est de renseigner les pilotes sur les infrastructures au sol, de présence d'obstacles (par exemple une grue) à proximité d'un aéroport ou d'un quelconque autre danger pour la navigation. Cette information est essentielle pour la navigation. Lors de la préparation du vol, chaque pilote doit consulter ces messages afin d'assurer une sécurité maximale tout au long du voyage. Les ***Notam*** complètent et actualisent les Publications d'Information aéronautique (AIP).

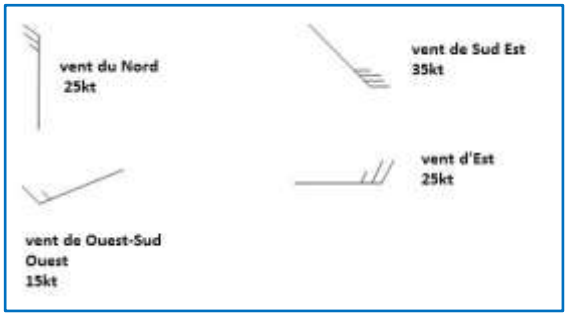
D'autre part, de la météo aéronautique : une connaissance précise de l'atmosphère est primordiale pour pratiquer l'aviation. Parmi les informations obtenues pour planifier un vol, on trouve une carte des vents marqués par des symboles appelés ***hampes*** et ***barbules***.

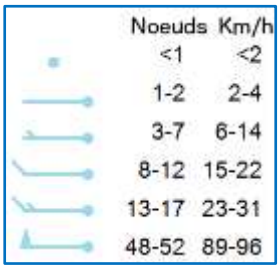
La ***hampe*** est le trait le plus long qui indique la direction d'où vient le vent et vers quelle direction va le vent.

Les ***barbules*** sont des traits petits ou grands posés sur la hampe. Ils indiquent la vitesse du vent en nœuds. Lorsqu'il y a plusieurs traits les valeurs se cumulent pour avoir la vitesse du vent.

1 petit trait représente 5 nœuds (kt), 1 grand trait 10 kt, 1 triangle 50 kt

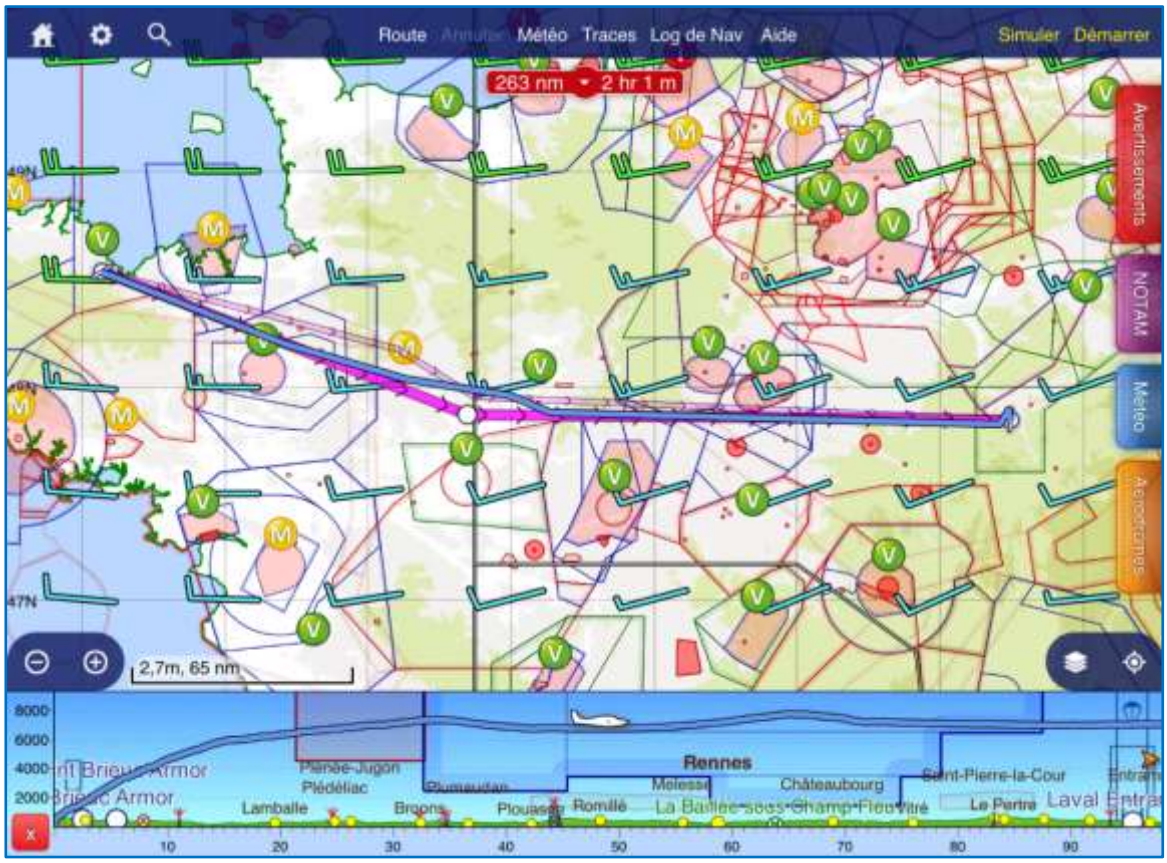
La direction du vent est donnée par la direction de la hampe.





Ainsi sur notre plan de vol, nous voyons que le vent va nous pousser : il soufflera de l'ouest vers l'est avec une intensité prévue d'environ 15 nœuds.

La durée prévue de notre vol est de 2 heures et 1 minute pour une distance de 263 nm, soit environ 488 kilomètres.



Notre plan de vol établi, nous reprenons la route pour SAINT-MALO où nous comptons bien trouver un bon restaurant.
Nous sommes persuadés de trouver LE BON restaurant !

A SAINT-MALO, nous marchons un peu, le long du port, sur le quai Duguay-Trouin le long du bassin éponyme, à la recherche ***DU*** restaurant.
Quatre bassins gèrent le trafic commercial. Les engrais représentent l'activité prépondérante. Viennent ensuite les bois, les denrées alimentaires et les produits agricoles. D'autres produits y transitent comme les produits chimiques et minéraux.
Les liaisons transmanche et avec les îles anglo-normandes représentent un tiers du trafic marchandises. Elles concernent aussi les passagers. Le port de SAINT-MALO est le premier port d'escale breton devant BREST et LORIENT.

Finalement, empruntons une rue perpendiculaire et IL se présente à nous !
C'est « ***la Table d'Henri*** »

Notre patience et notre obstination ont payé ! C'est un bel établissement, une brasserie sympathique, idéalement située, qui nous offre une vue imprenable sur le fort et l'océan.

Nous avons apprécié le cadre, le service et la cuisine est de qualité.

Et pour notre dernière soirée de voyage, en plus d'un excellent dîner, nous sommes gratifiés d'un très beau coucher de soleil.

Un sentiment de mélancolie nous envahit ! Nous devons prendre congé de cette cité au patrimoine d'une richesse manifeste. Nous retournons à notre hôtel.

Samedi, 8 septembre 2018

Réveil matinal et petit-déjeuner.
Nous prenons la route pour rallier SAINT-BRIEUC, déposer la voiture de location et nous faire conduire en taxi à l'aéroport.
Là, nous retrouvons avec plaisir notre avion. Nous le dégageons de sa housse de protection et nous organisons nos bagages dans la carlingue derrière les sièges arrière.

Le rituel des vérifications de l'appareil peut commencer.

Nous faisons le plein de carburant pour les deux heures environ de vol. Comme à chaque fois le plein de carburant est largement suffisant pour l'étape.

Saint Brieuc Armor - Auxerre Branches

Avion: F-GTEZ (P28A)

Startup		Brakes Off		Carburant requis	120,7 ltr
Décollage		Atterrissage		Carburant prévu	128,0 ltr
Brakes On		Shutdown		Autonomie	3 hr 17 m

Elévation 452 ft (15 hPa)
SR 05:40 Z, MCT 05:09 Z

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFRT Saint Brieuc Armor **N475215 W0001807**	2500	**7500**	108	111	270/18	**115**	123	110	54
N475215 W0001807 **LFLA Auxerre Branches**	2400	**7500**	108	091	254/16	**092**	135	153	68
								263	**2:01**

Elévation 523 ft (19 hPa)
SS 18:09 Z, ECT 18:40 Z

LFRT Saint Brieuc Armor		**Flight Information Service**		**LFOJ Orleans Bricy**	
SAINT BRIEUC Information	118,450	Nantes Info	119,400	BRICY Approche	122,700
Flight Information Service		Paris Info	129,625	**Flight Information Service**	
Rennes Info	126,950	**LFRM Le Mans Arnage**		Paris Info	126,100
Brest Info	134,200	LE MANS Information	125,900	**LFOZ Orleans Saint Denis De L'hotel**	
Rennes TMA		**Flight Information Service**		ST DENIS Information	122,400
RENNES Approche North Sector	126,950	Seine Info	134,875	**Flight Information Service**	
RENNES Approche South Sector	134,000	**Orleans TMA**		Seine Info	120,325
Flight Information Service		BRICY Approche	122,700	**LFLA Auxerre Branches**	
Rennes Info	134,000	**Flight Information Service**		AUXERRE Information	129,800
LFOV Laval Entrammes		Seine Info	118,050		
LAVAL Information	120,800				
SB (SB)	353,0	LA (LA)	401,0	BCY (BCY)	117,350
REN (Rennes)	109,250	LM (Lm)	326,0	AX (AX)	417,0

Nous allons relier l'aéroport de SAINT-BRIEUC à celui d'AUXERRE-BRANCHES selon un trajet rectiligne qui devrait durer environ deux heures.

Le survol rapide de plusieurs localités, agréables à observer, totalement inconnues, mais indiquées sur l'appareil photo, nous permettent, a posteriori, d'établir notre parcours, et de revivre quelque peu notre voyage.

TREMELOIR à 10h36

TREMUSON à 10h37

Le fond de la Baie de Saint-Brieuc à 10h39

LANGNEUX à 10h40

Une minute plus tard apparaissent les nuages

ROUDON à 12h06

SAINT AY à 12h07

MAREAU-aux-PRES à 12h07

OLIVET à 12h07

Et nous voilà déjà au sud d'ORLEANS.

L'aérodrome de DARVOY à 15 km d'ORLEANS

SAINT-AUBIN-CHÂTEAU-NEUF à 12h40

Nous approchons de l'aérodrome d'AUXERRE-BRANCHES, et nous apercevons la piste.
Il est 12h46.

Les formalités administratives effectuées, nous allons déjeuner au Restaurant de l'aérodrome « ***l'Envol*** ».

Ce sera donc notre dernière escale avant de revenir à notre point de départ.

Notre déjeuner terminé, nous retournons à notre avion.

Invariablement, André effectue les procédures de vérifications de l'appareil après avoir fait le plein de carburant. Notre plan prévoit une durée de vol de 1 heure et 27 minutes pour effectuer les quelque 316 kilomètres entre AUXERRE et STRASBOURG-ENTZHEIM.

Auxerre Branches - Strasbourg Entzheim

Avion: F-GTEZ (P28A)

Startup		**Brakes Off**		**Carburant requis**	96,2 ltr
Décollage		**Atterrissage**		**Carburant prévu**	128,0 ltr
Brakes On		**Shutdown**		**Autonomie**	3 hr 17 m

	MSA	Level	IAS	TrkT	Wind	HdgM	GS	Dist	Time
LFLA Auxerre Branches LFST Strasbourg Entzheim	4500	3000	108	076	264/07	074	118	171	87
								171	1:27

LFLA Auxerre Branches		Strasbourg Info	119,450	STRASBOURG Contrôle	134,575
AUXERRE Information	129,800	**Nancy TMA**		STRASBOURG Approche	120,700
Flight Information Service		OCHEY Approche	127,250	ATIS	126,925
Seine Info	120,325	OCHEY Approche	123,300	STRASBOURG Approche	119,575
Paris Info	126,100	**LFSG Epinal Mirecourt**		STRASBOURG Sol	121,800
LFQX Juvancourt		EPINAL Information	120,200	**LFGC Strasbourg Neuhof**	
Juvancourt	123,500	**Flight Information Service**		NEUHOF	126,875
LFJA Chaumont Semoutiers		Strasbourg Info	120,700		
SEMOUTIERS	118,775	**LFST Strasbourg Entzheim**			
Flight Information Service		STRASBOURG Tour	119,250		
Bale Info	135,850				
EPL (Epinal)	113,000	STZ (STZ)	109,550	STR (Strasbourg)	115,600
EMT (Emt)	419,0	ENT (ENT)	108,550	SE (Se)	412,0

Nous décollons à 14 h 45 pour la dernière étape de notre voyage.

Comme nous allons approcher des Vosges, nous sommes encore plus attentifs au paysage qui défile, car nous allons reconnaître plus facilement les sites survolés.

Ainsi, nous survolons l'aéroport d'EPINAL-REMIREMONT et le circuit de Karting.

Le lac de PIERRE-PERCEE ou lac du VIEUX-PRE, le troisième plus grand lac de Lorraine avec ses 304 hectares de superficie et ses 32 kilomètres de pourtour.

Et déjà nous survolons le DONON et la VALLEE DE LA BRUCHE, reconnaissable grâce aux carrières de HERSBASCH.

Nous survolons le massif du GUIRBADEN et, à ses pieds, le village de MOLLKIRCH.

Nous nous appliquons pour reconnaître des lieux familiers :

ROSENWILLER

ROSHEIM

Un coup d'œil furtif sur une partie du territoire de chasse du BER, (BETHEL-EICHWALD-ROSHEIM-ROSENWILLER) bien connu de Jean, chasseur assidu.

On aperçoit le « BOIS LONG » de la forêt du FUCHSBERG.

A l'arrière-plan, on devine la ville de ROSHEIM.

MOLSHEIM et sa zone artisanale en premier plan. Le point culminant, le «***Moslheimer Berg*** » offre un bon point de vue sur la plaine alsacienne.

La silhouette élancée de l'église des jésuites nous apparaît. Après la cathédrale de Strasbourg, elle passe pour être la plus vaste église d'Alsace en termes de volume.
Elle comporte un orgue Silbermann construit en 1781.

Une fraction de seconde plus tard, à 16h14, nous apercevons le village d'ALTORF,

et nous distinguons son église abbatiale.

A peine plus tard, nous distinguons HANGENBIETEN et

OBERSCHAEFFOLSHEIM ou WOLFISHEIM…

… en un clin d'œil, nous reconnaissons la ville de STRASBOURG sur fond de la Forêt Noire,

et sa cathédrale majestueuse

A l'approche d'ENTZHEIM, André engage la descente. Il est 16h20 lorsque notre appareil touche le sol alsacien, face aux Vosges que nous venons de survoler quelques instants plus tôt !

Le tracé prévu est rectiligne et nous l'avons suivi au plus près.
Nous avons mis une heure et vingt et une minutes depuis AUXERRE – BRANCHES, pour parcourir les 316 kilomètres. Le vent faible, certes, de 15 kt nous était favorable.

Arrivés près du parking, nous poussons notre appareil dans le hangar et nous procédons activement au toilettage rigoureux et méticuleux de la carrosserie.

Dès à présent, l'avion est réservé pour le lendemain. Il volera à destination de VENISE !

L'enregistrement des données de navigation lors de notre escapade se lit sur le tableau ci-après :

Résumé de Log

Affichage des logs pour les vols des derniers 365 jours, les vols les plus récents apparaissant en premier.

Log Name	Takeoff Time	Flight Time	Landing Time	Flight Distance	Log Start	Logged Time	Log Stop
Auxerre Branches - Strasbourg Entzheim	2018/09/08 12:49	1 hr 33 m (1,6h)	2018/09/08 14:23	177 nm	2018/09/08 12:49	1 hr 33 m (1,6h)	2018/09/08 14:23
Saint Brieuc Armor - Auxerre Branches	2018/09/08 08:32	2 hr 13 m (2,2h)	2018/09/08 10:46	273 nm	2018/09/08 08:32	2 hr 13 m (2,2h)	2018/09/08 10:46
Granville-Mont Saint Michel - Saint Brieuc Armor	2018/09/04 12:45	43 min (0,7h)	2018/09/04 13:28	77 nm	2018/09/04 12:45	43 min (0,7h)	2018/09/04 13:28
Deauville Normandie - Granville-Mont Saint Michel	2018/09/04 08:44	47 min (0,8h)	2018/09/04 09:30	88 nm	2018/09/04 08:44	47 min (0,8h)	2018/09/04 09:30
Le Touquet Cote D'opale - Deauville Normandie	2018/09/02 12:55	56 min (0,9h)	2018/09/02 13:52	103 nm	2018/09/02 12:55	56 min (0,9h)	2018/09/02 13:52
Le Touquet Cote D'opale - Le Touquet Cote D'opale	2018/09/02 12:55	40 sec (0,0h)	2018/09/02 12:55	0,9 nm	2018/09/02 12:55	40 sec (0,0h)	2018/09/02 12:55
Reims Prunay - Le Touquet Cote D'opale	2018/09/01 09:00	1 hr 8 m (1,1h)	2018/09/01 10:09	130 nm	2018/09/01 09:00	1 hr 8 m (1,1h)	2018/09/01 10:09
Reims Prunay - Reims Prunay	2018/09/01 09:00	21 sec (0,0h)	2018/09/01 09:00	0,4 nm	2018/09/01 09:00	21 sec (0,0h)	2018/09/01 09:00
Strasbourg Entzheim - Reims Prunay	2018/09/01 06:23	1 hr 24 m (1,4h)	2018/09/01 07:47	160 nm	2018/09/01 06:23	1 hr 24 m (1,4h)	2018/09/01 07:47

Sont enregistrés les différents éléments des déplacements et des stationnements de l'appareil.
Ainsi, nous pouvons y lire les heures des différents décollages, les temps de vol, les heures des différents atterrissages, les distances parcourues, les durées des vols et les différentes heures des atterrissages.

Si toutes ces données sont destinées l'Administration de l'Aéroclub à des fins de gestion de l'utilisation des appareils, ils nous sont très précieux pour établir notre reportage.

GOOGLE EARTH nous donne une vue panoramique de nos déplacements sur la carte de la France avec les indications des heures des différents décollages et atterrissages.

Notre périple, par la voie des airs, s'est révélé être d'une très grande richesse à divers titres.
Visiter les régions de France est toujours une source de satisfactions multiples.

Découvertes de sites géographiques grandioses, de splendides paysages et panoramas, d'un remarquable patrimoine historique qui nous renvoie à des personnages illustres.
Qu'ils soient issus de familles nobles et aristocratiques, valeureux explorateurs, vaillants guerriers, éminents hommes de lettres et hommes politiques…ces personnages sont honorés et leur Mémoire est vive.

Elaborer ce reportage, certes modeste et sans prétention aucune, s'est avéré indispensable tant les découvertes de toute nature ont été denses.
Remettre un peu d'ordre dans les souvenirs fugaces et évanescents, nous paraissait aller de soi.

Ainsi, nous avons repris la chronologie de notre voyage, des visites des sites touristiques…
Insérer des explications additionnelles complète le souvenir que nous avons conservé des sites remarquables visités.

Ce qui nous importait surtout c'était de garder une trace écrite d'une telle expédition, quelque peu insolite.
Voler dans un petit avion de tourisme relève de l'imprévu, de l'inattendu. L'idée est engageante et séduisante. S'y ajoute un sentiment de curiosité indiscutable et une aspiration à vivre une telle aventure. Les émotions ressenties, les sensations perçues tout au long du vol ont été d'une grande intensité.
A aucun moment, nous n'avons été envahis par une peur quelconque, même dans la brume de mer au-dessus de la Baie de SAINT-BRIEUC. Une totale confiance était acquise à notre pilote.
Il est vrai que durant le vol, André nous commentait ses manœuvres, leur intérêt et leur pertinence, si bien que notre participation au vol ne laissait aucune place à une quelconque inquiétude ou angoisse.

Découvrir la navigation aérienne revêt un intérêt supplémentaire.
Assister à l'élaboration du plan de vol de notre retour nous a particulièrement captivé, si bien que, durant la rédaction de ce reportage, la mise à disposition par André de tous les documents de navigation nous a incités à tenter de percer les mystères de la navigation aérienne, celui des cartes aéronautiques et leurs sigles, des abréviations, des codes OACI, SIA, des Notam, du langage et de l'alphabet phonétique utilisés en aéronautique, etc.

L'aventure fut passionnante !