

septembre 2014



photos Francis Beffaral

## BELLE ILE...la bien nommée!

Nous avons décollé le Mardi 2/09 matin, avec Michel Bardot et Jean Laurent Lapeyre.

Avec une légère couverture d'alto stratus au départ, la météo s'est révélée très agréable, une excellente visibilité et une quasi absence de turbulences. Michel apprend son métier de navigant au long cours, avec le check périodique de l'avion à chaque point de report, et le recalage tous les 1/4 d'heure du conservateur de cap sur le compas.

Les repères sont identifiés sans difficultés et après 2h00 de vol nous arrivons en vue du Golfe du Morbihan, nous descendons à 2000 ft pour mieux voir les îles, et nous prenons le cap direct vers Quiberon pour une escale avitaillement, en surveillant les parachutistes qui opèrent sur la plateforme.

Après l'avitaillement décollage en 11 à Quiberon avant 12h, car il y a plage de silence de 12h à 14h30. Cap vers Belle Ile après la montée initiale, direction le Palais et recherche de la localisation du terrain, à côté du grand phare sur la commune de Bangor. La piste en dur est devenue beaucoup plus confortable, avec quasiment 900m de longueur.

**F-GEKI** qui a fait le trajet en direct depuis Chavenay, Michèle Dirou venue de Morlaix nous a rejoint également après une navigation laborieuse dans le Finistère car les nuages « accrochaient » les monts d'Arrhée.

Nous déjeunons tous (13 participants) à l'hôtel du phare à Sauzon sur la terrasse avec une vue magnifique sur la ria de Sauzon.

L'après midi retour à Morlaix pour Michèle, retour à Chavenay pour 9 autres amis du Club.

Nous commençons un tour de l'île: la pointe des Poulains au Nord Ouest, la plage de Donnant, les aiguilles de Port Cotton, la ria de Goulphar, avec le superbe hôtel Castel Clara que l'un de nos anciens présidents fréquentait assidument, le dîner au Palais où nous avons découvert une « spécialité locale »: le homard avec des frites, que nous ne vous conseillons pas!

Poursuite de la visite le lendemain matin par la côte Est et la pointe de Kerdonis et Locmaria et sa petite chapelle des marins.

Le retour le Mercredi se fait, avec Jean Laurent aux commandes, par une traversée directe de Belle Ile, avec passage à la verticale de l'île d'Hoedic, ensuite la pointe du Castelli et la pointe du Croisic, et report sur les marais de Guérande pour une longue finale sur la 11 de La Baule. Avitaillement en carburant pour **F-GAAG**, restauration sur le terrain, et départ pour Chavenay. La route choisie par Jean Laurent passe par Laval, Dreux, que nous atteindrons après 2 heures de vol, la visibilité est très bonne, par contre de forts thermiques et des cumulus de santé resplendissante rendent le trajet assez fatiguant avec une nécessité permanente de contrôler la trajectoire et le maintien de l'altitude de vol choisie. Ce fut une sortie agréable et très sympathique, avec une météo comme nous la souhaitons à tous ceux qui s'engagent dans les sorties du Club.

**Yves Rouvillois**

(prochaines sorties Beaune & Albert Bray)



## Lachers, brevetés à l'honneur

7 lachers! 5 brevetés !

Lachers : Geoffroy Guignot, Eliane Chu, Francis Beffaral, Thierry Sollier, Eric Geoffroy, David Perl, Jérôme Suzan  
Brevetés : Florian Martin, Dominique Fradin, Gregory Le Chaix, Hubert Rivet, Annie Monnier.

Bravo et merci à leurs instructeurs, la liste n'est pas finie...

## Volez plus, payez moins...

Volez moins cher en **semaine** à partir de 18H (hors jours fériés et voyage)...Le changement d'heure approche, profitez-en!



## TECHNIQUE par Michel Longo

Les moyens radioélectriques sont désormais omniprésents pour l'aviation Générale. C'est ainsi que nous trouvons dans le spectre des radio fréquences :

- les balises NDB pour l'utilisation de L'ADF dans la bande 0,19 à 1,75 Mhz

- les « marqueurs » à 75 Mhz caractérisant l'éloignement du seuil de piste

- les balises VOR et LOCALIZER de 108 à 118 Mhz

- les fréquences de communications de 118 à 136 Mhz (pas actuel 25 khz et prochainement 8,33 khz applicable aux vols VFR)

- les balises « Glide » pour l'alignement dans le plan vertical pour les approches IFR de 329 à 335 Mhz

- Les fréquences des DME de 962 à 1213 Mhz

- le Transpondeur sur 1030 et 1090 Mhz

- le GPS utilisant les fréquences situées vers 1575 Mhz et 1227 Mhz

Mais aussi bien d'autres systèmes qui sont autant de sources de rayonnements et de pollutions électromagnétiques s'ajoutant aux téléphones et produits grand public dérivés dont il convient de vérifier la compatibilité lors de leur mise en œuvre à bord d'un avion.

*La parole est à vous, si vous voulez écrire dans un prochain numéro, contactez nous!*