

# Le petit journal des "Ailes du Maine avion"



Hiver 2004 - 2005

Numéro 9

## Le mot du Président

Il y a un an vous m'élisiez Président de l'Aéro-Club les Ailes du Maine Avion. Je mesurais la tâche qui m'incombait du fait des attentes des pilotes et des difficultés enregistrées les années précédentes.

Entouré d'un Conseil d'Administration très impliqué et de deux salariés très respectueux de leur fonction, nous avons tous ensemble redonné un nouveau "souffle". Je tiens à remercier tous les "acteurs".

J'ai rappelé les objectifs qui devraient être atteints fin 2005 et proposé une nouvelle organisation afin d'être en avance sur la concurrence. Vous me connaissez, *écoute, dialogue, accueil*, méthode qui permet de transformer les habitudes pour faire en sorte que les femmes et les hommes soient véritablement au "pilotage".

Que le monde change, soit. Mais nous devons nous aussi changer. Nous devons nous y adapter. Les changements ne doivent pas nous effrayer, ils doivent nous inspirer. Le monde change tellement vite qu'il est devenu impossible d'appréhender quoi que ce soit sans se tromper. Bâtir son "entreprise" en fonction de ce que l'on pense qu'il adviendra dans 10 ou 15 ans équivaut désormais à rien de moins que jouer à la roulette russe.

Partout et dans tous les domaines, des phénomènes complexes et contradictoires sont à l'œuvre.

Cela vient, je crois, de ce que chacun d'entre nous est divisé. On a d'un côté l'être rationnel, de l'autre, l'être affectif. On a un cerveau gauche et un cerveau droit. Il ne faut plus laisser son affect, son imagination et sa poésie au vestiaire pour les récupérer le soir même (d'autant plus que l'on risque un jour de les égarer).

Lorsque nous entrons dans notre Aéro-Club, nous pensons que pour être sérieux il faut aussi être emmerdant ! Soyons plutôt vivants. Car si nous ne le sommes pas, nous ne nous parlons pas vraiment. Nous ne nous rencontrons pas réellement. L'organisation des années passées était appauvrie par tout cela.

L'assemblée Générale du 12 mars 2005 prendra connaissance du projet que j'ai présenté au Conseil d'Administration et aux deux salariés.

Je vous souhaite pour l'année 2005 de bons vols et vous remercie de votre confiance.

Bien amicalement

*Daniel CABARET – Président*

## Le mot du chef pilote

Je profite de la réapparition du "petit journal" pour faire quelques rappels utiles à la bonne marche de notre aéro-club.

Chaque pilote adhérent doit faire un vol avec un instructeur s'il n'a pas volé depuis 6 semaines. De même, il s'engage à réaliser une heure de Double Commande au cours de l'année civile. Pour les Pilotes volant dans deux clubs différents, nous demandons à ceux-ci de le préciser au secrétariat afin de faciliter le suivi informatique des licences et des conditions d'expérience.

Les incidents doivent être signalés en temps et en heure au Président et au Chef Pilote, puis notés dans le carnet de route et le cahier rouge prévu à cet effet dans la salle Pilote. La transparence dans les anomalies constatées est un gage de sécurité. De même les carnets de route et les carnets de vol des pilotes doivent être renseignés avec le plus grand soin. Les contrôles de la BGTA se multiplient sur les aérodromes et les amendes pour mauvaise tenue des documents de bord peuvent être "salées" ! Les pilotes qui se rendent sur des terrains sécurisés doivent justifier de leur identité et présenter leur licence (450 Euros d'amende en cas de non-respect des consignes !).

Pour terminer, nous demandons une plus grande implication de chaque membre dans la vie du Club : nous sommes tous conscients qu'il existe des dysfonctionnements car c'est le propre de chaque organisation humaine, mais chacun doit tendre à les réduire par des actions simples et constructives : par exemple veiller à fermer le robinet du bidon d'huile après complément !... Arriver quinze minutes avant son créneau DC et pas à l'heure pile ... Rentrer son avion après le vol...etc... Tous ces points feront sans doute l'objet de discussions le jour de l'AG du Club le 12 mars 2005.

*David TARDIF – Chef pilote*

# Le petit journal des "Ailes du Maine avion"



Hiver 2004 - 2005

Numéro 9

## La vie du club ...

### Assemblée Générale :

N'oubliez pas, l'AG du club aura lieu le samedi 12 Mars 2005 à 14 h 30 à l'aérogare !

### Félicitations aux "Lâchés" et "brevetés 2004" :

- BAZILLIER Sébastien 23 ans
- MUSSARD Bastien 17 ans
- V AXELAIRE Philippe 42 ans
- FERRAND Marion 17 ans
- RIZO Serge 44 ans
- SIZORN Patrick 39 ans
- JOUANNE Sophie 18 ans
- HILY Guy 52 ans
- ESNAULT Anthony 22 ans
- CHAUVIER Sylvain 44 ans
- PRANGERE Julien 19 ans
- PICHON Rodolphe 39 ans
- LAPIERRE Mathieu 22 ans
- PICARD NICOLAS

### Sortie club 2005 :

Pour 2005, le bureau a prévu 2 sorties club :

Le 9 avril : Bretagne Nord (Le Mans – Dinard – Morlaix - Dinan – Le Mans)

Le 7 mai : Bretagne Sud (Le Mans – Quiberon – Quimper – Redon – Le Mans)

Si vous avez d'autres idées et que vous souhaitez organiser d'autres sorties club, prenez contact avec l'un des membres du bureau, vous êtes le bienvenu !

### Le nouveau site internet :

Depuis début mars le nouveau site des "Ailes du Maine avion" est en ligne :

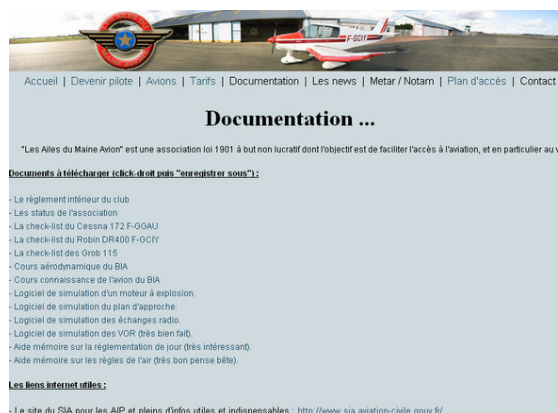
<http://www.adm-avion.com>

Vous pourrez y consulter les "news" du club après avoir taper votre code de membre et

votre mot de passe (comme sur le PC pour rentrer vos vols).



Vous aurez aussi accès à de la documentation telle que les "check-list" des avions du club, des liens internet utiles pour préparer vos navigations, etc ...



Une page spéciale vous permet également de prendre connaissance des conditions météo ainsi que des NOTAMs pour notre terrain :





## Le CO n'est pas l'ami de l'aviation ...

L'hiver, nous sommes exposés à un risque supplémentaire : l'intoxication par le monoxyde de carbone.

Le CO, c'est quoi ? : Lorsqu'il y a du CO dans l'air, il est absorbé par le sang, à la place de l'oxygène. En petite quantité, son absorption réduit les fonctions cérébrales et la vue, c'est ensuite le coma qui guette la victime. En grande quantité il cause la mort. L'intoxication par le CO est la cause la plus connue de l'hypoxie anémique en aviation. L'hypoxie anémique se produit lorsqu'il y a suffisamment d'oxygène dans les poumons, mais que le sang ne peut le transporter en quantité suffisante.

D'où vient ce CO ? : Il vient principalement des gaz d'échappement :

- et franchit le compartiment moteur, par l'intermédiaire d'une cloison moteur non étanche.
- pénètre par une porte mal fermée.
- s'infiltré par une fuite dans l'échangeur de chauffage (le risque est nettement plus important l'hiver, puisque les occupants de l'avion utilisent le chauffage, et ouvrent moins les volets d'aération ...).

Quels effets provoque-t-il ? : C'est une intoxication progressive du sang, les effets sont donc progressifs :

- l'endormissement est progressif, à l'insu de la victime (qui peut mourir sans ressentir le moindre malaise, ni nausée).
- un sentiment de grande fatigue naît progressivement (il faut être vigilant pour le déceler).
- le pilotage devient moins précis (là encore, il faut être vigilant pour le déceler).
- un ralentissement des réactions (gestes lents et décisions tardives).
- une grande difficulté à se souvenir.
- en bref, un ralentissement des facultés cérébrales.

## Que faut-il faire ? :

- il faut être attentif : à toute odeur anormale (odeur de fumée, odeur de brûlé, ...), à toute apparition de fumée, et tout de suite aérer largement l'habitacle.
- il faut être attentif à toute modification dans notre comportement et réagir immédiatement en aérant largement l'habitacle : une réaction anormalement lente, une difficulté de compréhension, une sensation inhabituelle (sensation d'être perdu au-dessus d'une zone habituelle), une envie soudaine de dormir.
- utiliser le chauffage quand cela est indispensable, d'une façon générale, une ambiance chauffée favorise la somnolence ...).

Des moyens d'aide à la détection du CO existent, automatiques ou manuels (ils n'équipent pas les avions de notre aéroclub). Le moyen le plus courant se présente sous forme de pastilles (avec des périodes de validités variables), qui changent de couleur dès que le taux de CO augmente.

*Vincent RUBIRA*

# Le petit journal des "Ailes du Maine avion"



Hiver 2004 - 2005

Numéro 9

## Les "Ailes du Maine Avion" et la grande aventure de l'aviation.

Ami(e)s pilotes, remémorez-vous chacun des moments indéfinissables de la "magie" du ciel de jour ou de nuit où l'on croit percevoir une parcelle, même toute petite, de la grande aventure de l'aviation ...

A l'issue d'une courte navigation "on-top" nous étions en descente vers Alençon, avec notre fidèle "Delta-Mike" quand soudain sur les reliefs de la Basse-Normandie on perçut très distinctement un rideau de précipitations neigeuses qui barrait l'horizon jusqu'au sol. Verticale du terrain, on constata la force du vent du Nord : manche à air, à l'horizontale et plein travers...

L'évocation d'un semblable vol, en équipage, dans un avion bien équipé muni d'un horizon artificiel, radio, VOR, et autre GPS vous paraît certainement banal. Toutefois laissez vagabonder votre pensée ... Et imaginez-vous, dans les mêmes conditions, la tête à l'air, aux commandes d'un Breguet 14 de l'année 1918 ...



Pas de radio, pas de couverture météo, pas de terrain de secours. Des appareils construits en 1918 munis d'un moteur peu sûr n'ayant que des instruments sommaires. Et maintenant laissez vous emporter par votre rêverie et imaginez-vous navigant sur les "lignes Latécoère" de l'Aéropostale. Il s'agissait d'avions beaucoup plus lents que les nôtres : "dans les airs les avions aspirés ou rejetés comme des bouchons par les remous atmosphériques, échappaient complètement au contrôle des pilotes" écrivait Joseph KESSEL dans son récit de la vie MERMOZ. Quant aux navigations ! "Des zones terriblement dangereuses à survoler, presque uniquement composées de montagnes et de côtes. Un climat mal connu, orageux, traversé de dépressions. Contre tant d'obstacles le pilote combattait pour ainsi dire nu dans sa carlingue" ...

Jean MERMOZ :

Celui qui considérait l'aviation comme un moyen unique de "grandeur et d'évasion". Né en 1901 et disparu dans l'Atlantique Sud en 1936 sur l'hydravion "Croix du Sud". D'abord pilote militaire, sur Breguet XIV (notamment en Syrie et au Liban et permettez-moi un petit aparté : la photo du Breguet XIV que vous avez peut-être incidemment remarquée dans notre bureau à l'aéro-club a été prise à cette époque à DAMAS par un Sarthois).

MERMOZ entra à la compagnie LATECOERE et il fut un des "pionniers", de la ligne de Rio de Janeiro à Santiago du Chili par-dessus la Cordillère des Andes. Songez ! Pour passer il manquait aux appareils 300 mètres de capacité de plafond et ce sont les courants ascendants qui permettaient de franchir des cols entre des sommets de 7000 mètres. Lisez Joseph Kessel et imaginez-vous dans la même situation !

Quant aux survols maritimes; comparez les performances de ces avions aux nôtres : le "Laté 28" avion mono-moteur croisait à 160 Km/h et la première traversée de l'Atlantique Sud du Sénégal au Brésil dura 21 heures, dont des heures à travers le "Pot au noir" au milieu de l'atlantique. Déjà plus moderne, le tri-moteur "Arc en Ciel" réalisa cette même traversée en quatorze heures à la moyenne de 230 Km/h.



Les Ailes du Maine, notre œuvre collective, sont elles notre "ligne aéropostale" ? Faut il en sourire ? Maintenez vos compétences, faites de la double-commande, partagez vos expériences et les formations au sein de l'aéro-club. Pour nous aussi, à chacun de nos vols en équipage, "la fièvre de l'air nous tient".

Dominique THOMAS