



**AERO-CLUB**  
Annecy Haute-Savoie  
Annecy-Meythet  
60 rue de l'Aérodrome  
Tél : 04 50 22 04 25 Fax : 04 50 22 70 81

# LA FEUILLE VOLANTE

Organe bimestriel d'information de l'AERO-CLUB Annecy Haute-Savoie  
74960 MEYTHET

2002 N°29

JANVIER-FEVRIER

## LE MOT DU COMITE

Cher(e)s ami(e)s pilotes,

Tenez bon le printemps arrive !

Les jours rallongent, nous facilitant cours et navigations en semaine. Les nuits commencent encore suffisamment tôt pour satisfaire chouettes et hiboux sans obliger nos contrôleurs à trop veiller, en attendant les Pilot Controlled Lights, one day may be.

L'activité de ce début d'année est supérieure à la moyenne, avec quelques vols locaux et de rares voyages, et une école toujours très active : une belle escadrille de brevetés (bravo !), de futurs brevetés en finale (on s'accroche !), et de nouveaux membres (bienvenu !).

Mais c'était trop beau, casses et grande visite clouent VQ et KC au sol pour quelques semaines !

Le KC est totalement déshabillé pour sa "4000 heures". Pour ceux qui sont curieux de savoir ce qu'il y a derrière un tableau de bord et sous l'entoilage d'un avion, et de voir le travail que représente ces grandes visites, c'est le moment d'aller serrer les pinces de Gaëtan et Thomas à la mécanique.

Deux incidents à l'atterrissage du VQ, heureusement sans gravité pour les pilotes et les passagers, nous rappellent que notre passion commune est risquée, et qu'elle nécessite d'être au point techniquement, en forme physiquement, mais en plus de rester toujours vigilants et humbles.

Les pilotes chevronnés nous disent souvent "Il y a ceux qui ont eu et ceux qui auront". Afin de tenter de conjurer ce qui semble être le sort qui nous est réservé, les instructeurs nous sensibilisent sur le fait qu'il faut **éviter d'être pré-programmé pour un atterrissage coûte que coûte**, mais plutôt **d'avoir toujours en tête l'alternative de la remise de gaz**. Le BEA nous a alerté cet été lors de son exposé au Club sur les dangers du "jusqu'au boutisme" : un nombre très important d'accidents graves survient lors de voyages poursuivis avec obstination, dans de mauvaises conditions. Il en va de même pour la finale. Soyez toujours prêts à remettre les gaz lors d'un atterrissage, si il vous semble mal engagé :

- 1) Réchauffe Carbu poussée.
- 2) Assiette.
- 3) Puissance.
- 4) Trainées : Volets à la position appropriée,
- 5) Radio : "F-VQ : remise de gaz".

Mars est aussi le mois de la traditionnelle Assemblée Générale du Club, vouée certes aux incontournables validations juridiques, mais aussi une occasion privilégiée de se rencontrer et d'échanger, de dresser un bilan de l'année passée, d'émettre des idées pour celle à venir, de faire connaissance avec un futur copilote, d'accueillir les nouveaux membres... Invitation et "mode d'emploi" vous ont été envoyés. L'AG se déroulera le samedi 23 mars à 16 heures à la salle Polyvalente de Meythet.

Enfin, concernant les infos pratiques, sachez que la TMA de Genève est toujours interdite aux VFR, que Lyon Bron est de nouveau accessible car la zone interdite a été réduite, et que Chambéry pose souvent un Notam interdisant le parking, même pour un changement d'équipage par exemple.

Au plaisir de voler, prudemment, et de vous rencontrer très bientôt.

Le Comité.



## LA RUBRIQUE DES HONNEURS.

Bravo aux nouveaux brevetés :  
A réussi au TT :

**Kirsty HARLOW**  
**Philippe DOTT**  
**Jean Luc VINIT**

Ont réussi au BB :

**Julien BIGEARD**  
**Jean Jacques BOYER**  
**Bruno DENOISIE**

## INFORMATIONS OFFICIELLES

### La METEO

**Du 01/11/2001 au 31/12/2001**

23 jours de beau temps.  
14 jours de temps moyen.  
22 jours de mauvais temps  
dont 12 jours de brouillard  
et 2 jours de neige

### Les Heures de Vol

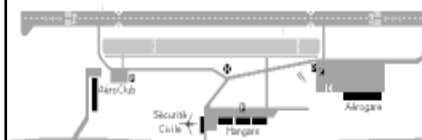
**Du 01/01/2002 au 28/02/2002**

447 heures de vol cette année  
contre une moyenne de 329 heures  
sur les sept années précédentes soit  
un **gain de 117 heures**.

Pour l'année 2002 le club  
totalise **447 heures de vol** soit un  
**gain de 117 heures** par rapport à  
la moyenne sur sept ans.

## Dans ce numéro :

Le billet du Président	1
Informations	1
Les petites astuces de Serge BECONCINI	2
Vol de Nuit	2





### INFORMATIONS IMPORTANTES

Tous les Compte-Rendus des réunions du Conseil d'Administration sont affichés et insérés dans le classeur accessible à tous.

Lisez-les !

La **FEUILLE VOLANTE** est l'organe d'expression de tous les membres de l'Aéro-Club.

Ecrivez vos idées et faites les passer à Gérard WINTZ qui se fera un plaisir de les insérer dans le prochain numéro.

Alors à vos plumes !... pour mieux voler

### Les petites astuces de **Serge Beconini**

#### La Trompe d'Eustache

Je vais profiter de mes études médicales pour vous expliquer pourquoi l'on a mal aux oreilles lors des descentes, comme lors d'un retour d'un vol au Mont Blanc, alors que rien ne se passe à la montée.

Le phénomène est dû à l'anatomie du crâne en particulier à la présence de la Trompe d'Eustache rendue célèbre par le professeur Tournesol qui ne jurait que par elle dans Tintin. La trompe est un conduit qui fait communiquer la caisse du tympan, intérieur de l'oreille, avec l'arrière gorge, ce qui permet d'égaliser la pression atmosphérique de chaque côté de la membrane du tympan qui ne sera pas déformée, ceci permettant de bien entendre et sans douleurs. L'évolution a œuvré pour un homme qui marchait sur terre et pas pour un aviateur ou un plongeur sous marin.

Anatomie et mécanisme de la Trompe d'Eustache.

C'est un tube de 4 cm de long pour 5 mm de diamètre constitué d'une demi gouttière creusée dans l'os, l'autre demi gouttière étant un petit muscle du voile du palais qui obstrue la gouttière au repos.

L'air ne pénètre dans la trompe que lors de la déglutition quand le muscle s'étire et forme alors un cylindre perméable.

A la montée l'air en surpression dans la caisse du tympan sort passivement, donc aucuns problèmes.

Alors qu'à la descente il faut déglutir pour que la trompe s'ouvre, l'oreille fonctionne alors comme un variomètre avec un retard, trop de pression à l'extérieur du tympan, pas assez à l'intérieur donc déformation et douleurs.

Pour parer aux phénomènes il faut déglutir plus souvent, voir faire des mouvements de bâillements ou encore utiliser la technique des plongeurs : pincer son nez et augmenter la pression dans la bouche fermée pour forcer l'air à remonter la trompe d'Eustache.

Le phénomène est identique en plongée cette fois il s'agit de contrer la pression de l'eau sur les tympans.

Certaines personnes sont plus sensibles que d'autres de par une trompe mal formée. C'est également ce qui se passe lors d'un rhume, la trompe est engorgée et le système ne fonctionne pas du tout.

Les sinus maxillaires et frontaux, cavités pneumatiques faites pour alléger le poids de la tête fonctionnent sur le même principe. Ils communiquent largement dans les fosses nasales. C'est principalement lors des rhumes qu'il y a obstruction. La reperméabilisation peut prendre plusieurs jours et les sinus restent très douloureux durant tout ce temps.

Un taux de vario de 500ft/mn permet de ne pas dépasser les limites d'accoutumances naturelles.

Pour l'anecdote, c'est pourquoi l'on donne des bombons à la descente dans les avions de ligne malgré la pressurisation, que l'on réveille les passagers afin qu'ils soient plus actifs et vous entendez également les bébés se mettre à pleurer dès que la douleur tympanique se fait ressentir alors qu'ils étaient bien sages en croisière.

Par ma Trompe d'Eustache !!!

### VOL DE NUIT

Si l'activité Vol de Nuit de l'Aéro-Club n'a pas été épargnée par la Météo des séances de formation ont cependant pu se dérouler tout au long de l'hiver et voir deux nouveaux pilotes qualifiés Nuit :

**Michel AYOUB & Olivier LIZON-TATI.**

L'équipe des Pilotes de Nuit a de plus participé à la Ronde de Nuit St Exupéry qui a eu lieu cette année au Puy. Cette manifestation a regroupé une trentaine d'équipages dont deux de l'Aéro-Club Annecy autour d'un repas.