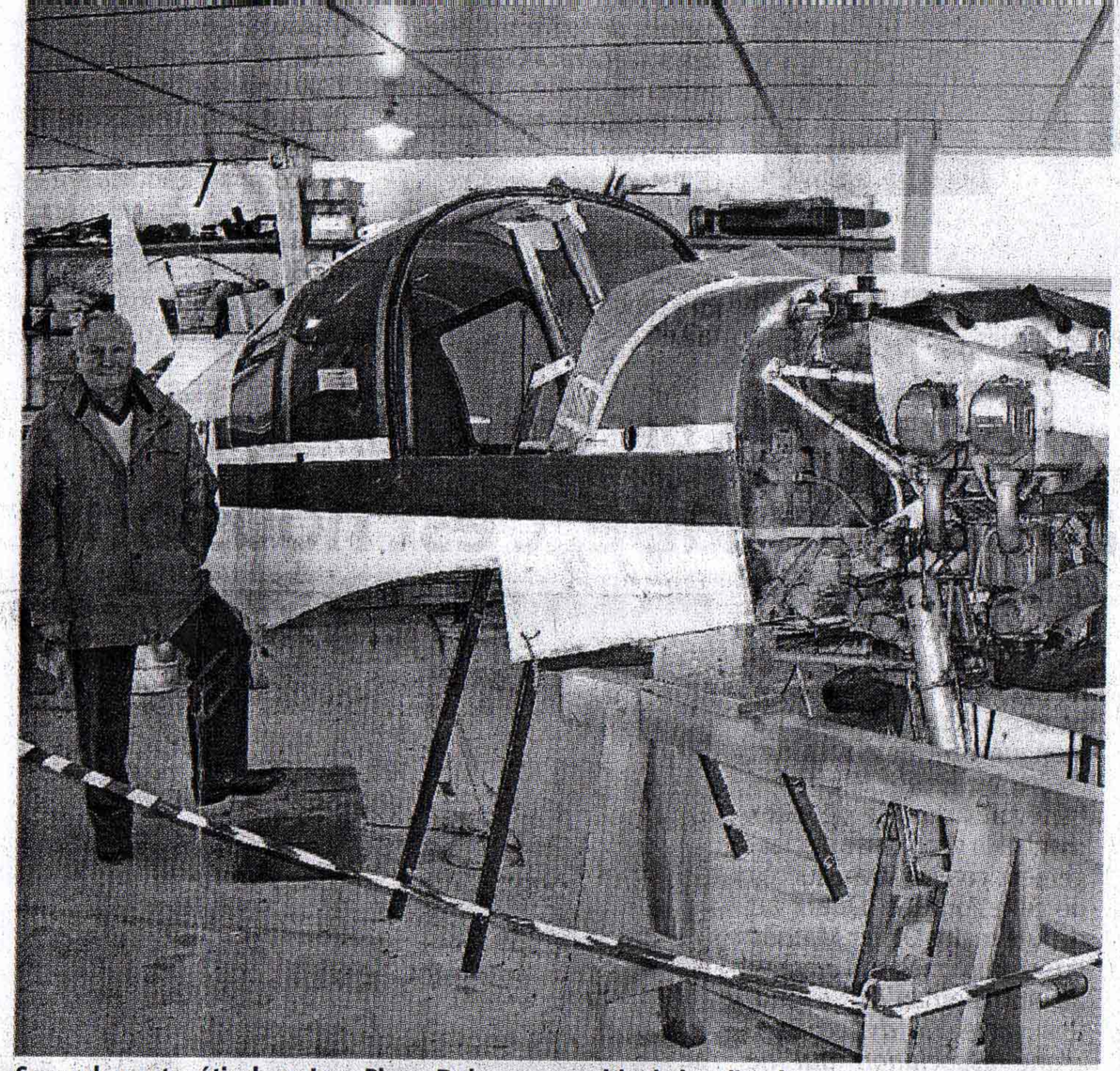
est un homme très important au sein de l'aéro-club de Pouilloux puisqu'il est responsable de l'atelier d'entretien agréé par la Direction de l'Aviation Civile depuis 1996. La sécurité des pilotes et des passagers a toujours fait partie des objectifs premiers de cet homme scrupuleux et méticuleux. Et la sécurité passe aussi et avant tout par une grande exigence au niveau de l'état mécanique des appareils placés sous sa surveillance. C'est la particularité du club de posséder un tel atelier et cela permet également (avantage non négligeable) de faire baisser le coût des heures de vol. Jean Pierre est là pour anticiper les risques de panne:

«*C'est avant tout de l'entretien préventif; les contrôles sont de plus en plus poussés en fonction du nombre d'heures de vol des avions et selon les programmes définis par les constructeurs. Je signe ensuite les papiers qui autorisent les avions à repartir*» explique-t-il. Comme le dit le pilote Alexandre Léger : «*Le véritable patron, ce n'est pas le pilote, c'est le mécanicien*».

La tâche de Jean Pierre n'est pas mince puisqu'il s'agit de procéder la mise en œuvre, à la maintenance des moteurs, des cellules et des équipements des dix avions du club (instruments de bord, équipements électriques et électroniques). Comme l'explique M. Doin, il existe plusieurs sortes d'intervention pour les avions : tout d'abord des visites effectuées toutes les 50 h de vol sur tous les appareils (si celles-ci ne sont pas faites, l'avion n'a pas le droit de voler) puis des inspections plus approfondies à l'issue de 100 h de vol (essais fonctionnels, mesures de performance etc.). Lorsque l'avion a atteint 2000 h de vol ou après 4 à 6 ans de service (selon le type d'appareil), c'est le grand entretien avec le démontage complet de l'avion et le remplacement de certains éléments même si ceux-ci ne sont pas usés.

Le mécanicien intervient également sur tous les équipements des avions, commandes de vol, instruments de bord, radionavigation. Il contrôle l'état et la conformité des éléments d'équipements mécaniques et doit localiser et diagnostiquer toute panne ou anomalie et remplacer ou remettre en état tout élément défectueux. Jean Pierre Doin précise : «*Avant de laisser décoller l'avion, il est primordial de vérifier l'efficacité de mon intervention et si j'interviens sur un élément, je rédige un compte rendu, c'est très important*».



Scrupuleux et méticuleux,Jean Pierre Doin, responsable de l'atelier d'entretien va passer plusieurs mois à démonter er remonter ce DR 400

Détail rassurant : chaque avion possède un certificat de navigabilité qui est valable pour trois ans après que l'inspecteur se soit assuré du sérieux concernant le suivi des appareils. Pour la petite histoire, l'aéro-club de Pouilloux fait partie des bons élèves et les certificats de navigabilité lui sont en général attribués pour 3 ans.

Voila qui doit rassurer les personnes qui hésitent encore à faire des baptêmes de l'air ou mieux, celles qui meurent d'envie d'apprendre à piloter. À l'aéro-club de Pouilloux, la sécurité, c'est du sérieux, les heures de vol sont à des tarifs spécialement avantageux et l'accueil est on ne peut plus convivial.

Nelly Desplanches

La piste rénovée

Une belle surface, régulière et lisse, voilà la nouvelle piste de l'aérodrome de Pouilloux. La Communauté urbaine a consacré 281000 € à sa complète rénovation, en 2002. Ces travaux étaient nécessaires car cette longue étendue rectiligne de 900 mètres a accueilli des milliers d'avions depuis sa création. Au fil du temps, elle s'est "faïencée", les fissures lui donnant l'aspect d'une mosaïque où l'herbe et les lichens n'hésitaient pas à pousser entre les interstices engendrés par l'usage et le temps. Durant les trois semaines de chantier, le trafic aérien avait été détourné sur des aérodromes voisins et il a repris son rythme habituel qui n'a rien d'anodin puisque sa fréquentation en 2001 s'est élevée à 15.284 décollages ou atterrissages.
Des travaux qui renforcent encore la sécurité de l'aéro-club.