

BIENVENUE A BORD !

Lors d'un précédent article sécurité, nous vous avons parlé de l'évacuation et donc de la sortie en urgence. C'était nécessaire, mais aujourd'hui nous préférons revenir à une activité plus usuelle, et que nous pratiquons tout de même plus souvent : l'installation à bord.

S'installer à bord d'un avion de voltige, c'est un acte important, car une fois installé, le vol va durer parfois une demi-heure, et chacun d'entre nous s'est déjà mordu les doigts, par exemple d'avoir mal placé les ceintures...

C'est donc à la fois de confort et de sécurité que nous allons parler, mais les deux sont indissociablement liés. Le but de l'installation à bord est de :

- **s'attacher fermement** mais confortablement à l'avion, tout en conservant la possibilité de **pouvoir évacuer aisément**,
- **d'atteindre aisément** toutes les **commandes de vol**
- de **lire** sans erreur de parallaxe tous les **instruments de vol (accéléromètre y compris)**,
- de ne pas **accrocher involontairement** des commandes de vol ou tout autre **dispositif**.

1) - S'attacher fermement

Le siège doit être impeccablement verrouillé. Les efforts sur le siège sont beaucoup plus importants qu'on ne se l'imagine en général, et il convient donc de bien s'assurer de l'enclenchement des crans de réglage des sièges, de CAP 10 par exemple...

Ensuite, les ceintures doivent être fermement attachées : d'abord la ceinture cinq points, puis la sécurité. Sur certains harnais "Hooker" par exemple, il n'y a pas de réelle différence entre ceinture cinq points et sécurité, mais cela ne change à peu près rien au raisonnement. Le baudrier doit être le plus serré possible, ainsi que la sous-ventrière. Les épaulières peuvent être serrées, mais jamais de manière à comprimer la colonne vertébrale. La sécurité peut se boucler par-dessus ou par-dessous la cinq points. Les ceintures doivent être serrées par-dessus tout fil de casque, de manière à ne pas l'accrocher en cas d'évacuation. Bien sûr, et de manière à éviter des désagréments ultérieurs, sachez messieurs ranger d'un côté de la sous-ventrière ou de l'autre votre matériel de famille sous peine d'avoir des difficultés à pousser en négatif sans rictus de souffrance. Il n'est pas interdit de porter par-dessus les vêtements (ou même dessous) des mousses de protection type tapis de sol de rando, afin de ne pas transformer la peau de bébé de vos hanches en chantier rougeoyant dès les premières remontées dos.

2) - Atteindre les commandes et lire les instruments

Ce point est important. L'expérience prouve que le pilote en progression voltige se rapproche progressivement du tableau de bord de niveau en niveau ! En effet, dès qu'il s'agit de pousser

ou de déclencher, on s'aperçoit très vite qu'on a bien besoin du plein débattement du manche vers l'avant et que la position du pilote en négatif est sensiblement différente de celle en positif : en effet, en négatif, le corps recule et "monte" vers la verrière. En conséquence, il est possible de ne plus être en mesure de pousser suffisamment. C'est une cause parfois évoquée pour expliquer certains accident passés survenus sur le dos en CAP 10 et non élucidés... Le siège n'aurait-il pas reculé sans prévenir, empêchant le pilote de pousser suffisamment ? Il faut donc être suffisamment proche du tableau de bord sans toutefois que les ceintures et le petit bedon n'empêchent d'amener le manche en butée arrière, ce qui reste utile au roulage et plus particulièrement au démarrage ou durant les essais moteur. D'autre part, être proche du tableau de bord et donc du manche, facilite tous les mouvement de celui-ci en latéral et diminue les efforts aux ailerons. L'installation à bord n'a donc pas les mêmes nécessités qu'en TB 20... Il faut cependant rester en mesure de sortir les volets quand c'est nécessaire (problème des "petits" pilotes en CAP 10). Même si le confort n'est pas celui que vous vous octroyer en TB 20 ou en Régent, c'est normal : le confort doit être maximal *pour un vol de voltige*, compte tenu des contraintes évoquées. N'oubliez pas que vous pratiquez un sport et que les nécessités de l'installation ne sont pas les mêmes que pour une navigation... Vous n'avez pas besoin de place sur les genoux pour poser le LOG !

3) - Les instruments

dont l'accéléromètre, doivent pouvoir être lus de manière fiable sans parallaxe (surtout l'accéléro, pour lequel une erreur de lecture peut se payer très cher, et qui est parfois placé de manière exotique sur le tableau de bord...).

4) - Ne pas accrocher involontairement des dispositifs :

La population de pilotes ayant fermé l'essence d'un CAP 10 avec le genou est trop nombreuse pour ne pas évoquer les problèmes d'ergonomie. L'installation à bord doit donc aussi tenir compte de la place disponible en fonction de l'encombrement du pilote. Il ne faut pas que le genou gauche manœuvre la manette des gaz plus facilement que votre main, sinon vous allez être surpris au roulage par vent fort... Il ne faut pas non plus risquer d'accrocher quoi que ce soit avec les chaussures autour des palonniers (tuyau d'essence ou de lockheed par exemple), d'où les recommandations déjà publiées par ailleurs concernant l'habillement.

En guise de conclusion, prenez donc le temps de vous installer très correctement à chaque vol. Prenez même le temps de définir une fois pour toutes une méthode d'installation qui soit toujours la même : vous serez d'autant plus tranquille et relax en compétition. Ce sera un souci de moins. Et enfin, rassurez-vous : malgré tous vos efforts, certains avions ne vous laisseront pas le choix : vous serez forcément mal installé ! Sachez découvrir leurs particularités et en tenir compte pour trouver les compromis !

SECURITE - SECURITE - SECURITE - SECURITE - SECURITE - SECURITE
