

## **VÊTEMENTS** (Info-voltige n°35 – avril 2000 - Gérard bichet)

La rubrique de ce numéro, énonce aujourd'hui simplement des recommandations pratiques relatives à la tenue à adopter à bord de nos avions, et plus particulièrement les avions de type monoplace ou à performances équivalentes... Qu'on se le dise ! et ce n'est pas seulement un conseil de 'Marie-Claire'.

### **1- Vêtements**

Dans un avion de voltige, le risque d'incendie peut être considéré comme plutôt un peu supérieur à celui des avions uniquement utilisés en catégorie U ou N. En effet :

- le vol inversé fait plus souvent apparaître des problèmes d'étanchéité (beaucoup d'avions ont ou ont eu des fuites d'essence en négatif).
- Les réservoirs sont peu protégés et immédiatement accessibles en cabine. Ils peuvent par exemple « choir » sur les jambes du pilote (cas vu sur Cap 10).
- Les circuits d'essence sont très accessibles et peuvent donc être endommagés suite à des mouvements du pilote violents ou mal coordonnés.

Voilà pourquoi, comme dans tout autre avion, il est nécessaire de porter des vêtements permettant, soit de se protéger contre le feu, soit au moins de ne pas en aggraver les conséquences. Le port de sous-vêtements et d'une combinaison de vol en coton est une solution fortement recommandée. Le prix des combinaisons ignifugées de type « course automobile » est effectivement élevée, et elles sont plutôt chaudes en été, mais il est vrai qu'elles sont idéales.

### **2- Chaussures**

Il est recommandé de porter des chaussures montantes, étroites et permettant de cacher les lacets. En effet :

- une chaussure basse peut se déchausser et rester bloquée derrière un palonnier en déclenché (le résultat d'un blocage partiel reste mal connu).
- Les lacets peuvent se bloquer dans un palonnier coulissant (le résultat est alors bien connu, même si la cause un certain jour de 1994 n'était pas celle-là...).
- Une chaussure large peut endommager ou arracher des tuyauteries, des flexibles d'essence ou de lockeed, lorsque l'habitacle est étroit et que les mouvements exécutés dans les déclenchés sont un peu trop ample. (En particulier en début de progression, lorsque le pilote n'économise pas son geste et son effort au strict nécessaire).

La solution recommandée est alors de porter des bottines de course automobile. Leur prix est plutôt raisonnable et pas très éloigné de celui d'une paire de baskets classiques.

### **3- Gants**

Le port des gants n'est pas de la frime : beaucoup de pilote se sont déjà abîmés les doigts sur les tableaux de bord d'avion, ont déjà échappé le manche en déclenché négatif, etc.

Bien sûr, ils permettent aussi de se protéger du feu et ils peuvent être assez utiles pour se débarrasser sans risque d'une guêpe par exemple qui se serait introduite dans l'habitacle de nos avions laissés ouverts sur les parkings en herbe...

### **4- Casque et cagoule**

Il est rigoureusement recommandé de porter un casque radio et surtout de l'équiper d'un moyen absolument sûr pour le maintenir quoi qu'il arrive. Les solutions de type bandeau, velcro, et sangle et autres ont tout prouvé y compris leur inefficacité, surtout dans les cas où on en a vraiment besoin.

Seule la cagoule permet un confort parfait et un maintien sans faille. Trois verrière ont été perdues en vol en 1999 et, il est à noter que le contact permanent avec le sol a bien aidé un de nos camarades à revenir se poser (après avoir pris du métal et 300Km/h de vent dans la figure). Si le casque s'était perdu dans la cabine, peut-être la suite de l'histoire n'aurait-elle pas été la même.

Il peut être également intéressant de disposer des mousses sur le casque, et d'enlever tout ce qui peut rayer ou fendre la verrière (bouton pression). En effet, les taux de roulis rapides des avions d'aujourd'hui ne permettent pas toujours d'éviter de heurter une verrière étroite ou basse avec la tête.

### **5- Lunettes de soleil**

Pour les mêmes raisons que précédemment, le port de lunettes de soleil à monture et optique plastique est également recommandé. Elles permettent de se protéger les yeux du vent relatif et de les garder ouverts si la verrière s'en va simplement. Elles protègent bien les yeux des morceaux de métal lorsque le départ de la verrière en jette quelques uns, et ne risquent pas de se briser en éclats dangereux blessant les yeux ou le visage.

Accessoirement, elles peuvent même protéger du soleil !

**VETEMENTS, Compléments et adresses** (Info-voltige n°36 – juillet 2000 - Patrick Frisé)

Combinaison ignifugée en Nomex, il me paraît difficile de porter une combinaison type automobile pour deux raisons : le prix qui avoisine les 3000F et l'épaisseur (3 couches), donc très chaude, et vu le temps que nous passons au sol ce serait à mon avis insupportable, donc je vous propose une combinaison de la marque SNC modèle Niger non doublée (Nomex III 95%, Nomex 5%, Kevlar, lavable à 60%), très légère, très agréable à porter. Prix abordable (1095 à 1205F).

Gants ignifugés, également la marque SNC modèle Estoril à 235F (homologué F.I.A.), de très bonne qualité.

Chaussures, j'ai opté pour la marque Stand 21, modèle Bottine 015, taille basse, ignifugée, (homologuée F.I.A.) à 745F.

Il existe aussi des sous vêtements et des chaussettes ignifugées disponibles chez SNC, Stand 21 et Sparco.

Il y a d'autres marques comme Sparco, très connue, mais ils ne font pas de combinaison non doublée. Je n'ai pas reçu leur catalogue.

Adresses :

SNC international : rue des Roseaux - 74330 Epargny

Tél : 04 50 22 39 52 / Fax 04 50 22 56 75

STAND 21 : 12 rue des Novalles – 21240 Dijon/Talant

Tél : 03 80 53 92 21 / Fax 03 80 53 92 30

E-mail : [stand21@wanadoo.fr](mailto:stand21@wanadoo.fr)

SPARCO : Nice