

## **SAUTER N'EST PAS JOUER** (Info-voltige n°36 – juillet 2000 – Gérard Bichet)

Cette rubrique énonce des recommandations relatives à la bonne manière de se préparer à une éventuelle évacuation en urgence de nos avions. Certains événements récents montrent que cette préoccupation ne doit pas être absente de nos esprits.

### **1- Installation**

L'installation à bord est un art difficile, surtout dans nos monoplaces ; nous y reviendrons lors d'une prochaine rubrique « sécurité ».

De quelque manière qu'on envisage cette installation, elle a deux objectifs contradictoires :

- **faire en sorte que l'on soit le plus étroitement possible attaché à l'avion**, conformément à la réglementation (ceinture cinq points plus harnais de sécurité), confortablement et en mesure d'effectuer tous les mouvements nécessaires, sans entrave particulière.
- **a contrario, faire en sorte qu'on puisse se détacher** le plus rapidement possible de l'avion, lorsque nécessaire, afin de l'évacuer sans perdre un temps précieux dans ces instants.

En conséquence, le pilote doit pouvoir se libérer par simple ouverture des ceintures. Compte tenu, par exemple, du fait que l'on oublie en général de retirer (ou plutôt de débrancher) son casque au moment crucial, il convient de faire en sorte de pouvoir quitter l'avion avec le casque sans l'avoir débranché. En conséquence, les ceintures doivent impérativement être bouclées par dessus tout autre fil, casque compris. En particulier, bannir tout enroulement de fil autour des ceintures d'épaules pour résorber une « sur-longueur » gênante...

### **2- La procédure de sortie**

L'ordre des gestes est impératif :

- 1) **largage verrière** (ou au moins ouverture si le largage est impossible) ,
- 2) **débranchement du casque** (souvent omis : les fils s'arrachent assez naturellement tout seuls ..) ,
- 3) **débouclage ceinture** ,
- 4) **action « poignée-témoin »** sur la poignée du parachute ,
- 5) **évacuation** ,
- 6) **action poignée d'ouverture** .

### **Pourquoi ?**

- 1) – **déboucler les ceintures avant d'ouvrir la verrière** expose le pilote au risque de se retrouver scotché dans le fond de la verrière, sans plus parvenir à manœuvrer la poignée de largage...
- 2) – **l'action « poignée témoin »** consiste à regarder la poignée d'ouverture du parachute, à la prendre à la main comme si on voulait la manœuvrer, mais sans le faire. Ce geste peut sauver : il permet de ne pas chercher – trop – longtemps la poignée une fois hors de l'avion. Ne riez pas : les parachutistes, morts après tiré jusqu'au sol une innocente boucle métallique de réglage au lieu de la poignée d'ouverture, ont existé et existeront certainement encore.
- 3) – **le timing entre la sortie et l'action poignée d'ouverture** est laissé à l'appréciation du pilote. Il semblerait (après discussion avec des parachutistes réguliers) qu'il vaut probablement mieux ne pas trop attendre (altitude restante mal maîtrisée ou risque de se prendre l'avion dans la figure, une fois en le dépassant vers le bas, en se faisant rattraper par le haut après ouverture).

### **3- La décision**

La décision revient toujours en dernier lieu au pilote. Conformément à une déontologie issue du parachutisme, le choix de déclencher une procédure d'urgence, ainsi que la manière de la conduire, est une liberté imprescriptible et définitive du pilote. Personne ne s'aviserait jamais de porter un jugement de valeur sur un choix d'urgence. Tout au plus se permet-on d'en déduire des enseignements généraux pour les « prochains ». Les gens au sol ne sont pas en situation d'urgence et aucun raisonnement cartésien, fait dans ces conditions, ne tient la route dans l'absolu. Seul l'acteur dans l'action a raison.

### **4- SOA ou pas SOA ?**

Il est clair que la SOA (Sangle d'Ouverture Automatique) permet de s'affranchir du geste d'action poignée d'ouverture. Cependant, elle nécessite de s'éloigner un peu de l'avion, avec une ficelle dans le dos rattachée à un avion, qui n'est pas nécessairement en ligne de vol stable, au risque de l'accrocher quelque part sur la cellule...

Pas de recommandation particulière : il y a probablement autant de très bonnes raisons pour l'utilisation de la SOA que pour l'ouverture manuelle.

### 5- Entraînement – Préparation

Evacuer dans de bonnes conditions le jour venu, procède d'une double démarche de préparation : une préparation systématique conditionnante et une préparation apériodique de découverte et d'apprentissage.

1) – la préparation systématique conditionnante vise à faire en sorte que des gestes de survie soient menés de manière réflexe au moment opportun. Le caractère réflexe est important pour ne pas laisser la place aux hésitations ou à la viscosité mentale sous stress.

Cette préparation réflexe devrait en toute logique pouvoir porter sur la totalité de la procédure d'évacuation. En pratique, seuls certains aspects de cette procédure peuvent être vraiment simulés. Par exemple, comme il ne faut pas larguer la verrière, la sortie de l'avion devra tenir compte de la présence de celle-ci et des éventuelles ficelles de retenue qui peuvent accrocher le parachute. Dans le cas d'une SOA, il convient de ne pas ouvrir le parachute involontairement. D'autre part, une évacuation réelle peut se faire assez brutalement, sans tenir compte des dégâts occasionnés dans la cellule (arrachement des fils du casque, coups de pieds ou chocs sur les instruments et l'aménagement intérieur, rejet violent des ceintures, etc...). En conséquence, l'entraînement au sol ne peut pas reproduire l'élément important qu'est le timing des opérations, puisqu'il faut un peu respecter le matériel...

Ceci n'empêche pas toutefois de s'entraîner souvent à des exercices d'évacuation en visualisant, le plus précisément possible, l'ordre rigoureux des actions. En particulier, ceci est la seule façon de savoir parfaitement où se situe le système de largage de la verrière, où trouver en général les boucles de ceinture (souvent au centre bien sûr, mais parfois décalées latéralement ou masquée par les plis des vêtements, etc...). Ces exercices peuvent être déclenchés par l'instructeur et par des gens au sol qui, au retour du vol, donnent par surprise au pilote d'évacuer en secouant l'avion et les commandes pour simuler un peu de désordre ambiant !

De manière plus élémentaire, mais tout aussi importante, il a été dit l'utilité de l'action « poignée-témoin » avant de quitter l'avion. Ce geste peut sauver et doit donc être rendu automatique. C'est un geste de base du parachutiste, et le simple fait d'avoir fait un peu de parachutisme le rend rapidement réflexe (même encore plus rapidement que vous ne l'imaginez !). Ce que nous vous proposons pour cela, c'est de la rattacher mentalement à une autre action. Cette autre action, c'est le fait (commun à tous nos avions) de devoir poser les mains sur les côtés de l'avion pour s'appuyer et se mettre debout. Il suffit alors de faire systématiquement précéder ce geste de posé des mains par l'action poignée-témoin, puis de sortir de l'avion avec le parachute sur le dos pour ne plus physiquement pouvoir quitter un avion de voltige sans penser à faire préalablement une action poignée-témoin. Ce conditionnement mental (car s'en est un) fera que le jour venu, même sous stress, le simple fait de poser les mains sur les bords du fuselage déclenchera l'action poignée-témoin avant de sortir. Normalement, vous devriez retrouver la poignée beaucoup plus facilement une fois en dehors de l'avion.

2) – la préparation apériodique de découverte et d'apprentissage a pour but de faire vivre au moins une fois, et si possible plusieurs, les situations physiques et mentales d'urgence pour en diminuer l'effet d'inconnu (donc, de peur). Elle peut revêtir plusieurs formes. Par exemple, faire un saut d'initiation permet de se jeter au moins une fois en dehors d'un avion. Faire un exercice d'évacuation et ouvrir le parachute réellement le jour ou celui-ci doit être donné au spécialiste du repliage, est une bonne façon d'enchaîner la totalité des gestes d'évacuation.

Il devrait également être possible de concevoir un exercice accroché au harnais suspendu de para-club, où on se jetterait d'un portique pour se retrouver suspendu à l'horizontale par les hanches (donc un peu en mouvements pendulaires désordonnés) pour finalement regarder la poignée, et l'actionner. Normalement un parachutiste doit passer au moins une fois par au harnais suspendu, afin de répéter les procédures de libération-réserve. Pourquoi pas nous ?

De manière générale, je conseil personnellement de faire une progression parachutiste ou une partie de progression, pour plusieurs raisons : d'abord, le parachutisme est un sport vraiment extraordinaire qui reste en soi une expérience inoubliable, malgré la peur naturelle qui peut freiner ; ensuite, faire une progression même partielle permet d'aplanir les difficultés relatives à l'évacuation : vaincre la peur de quitter l'avion (le monde dehors de l'avion n'étant plus si hostile, la décision de sauter se fait sans retard ni hésitation), acquérir des réflexes salvateurs (action poignée-témoin et action poignée d'ouverture).

**6- Nos recommandations**

- 1) – Soignez l'installation en vue de l'évacuation.
- 2) – Simulez et « resimulez » les sorties d'urgence en apprenant à fond l'aménagement intérieur de la machine.
- 3) – Conditionnez le réflexe de l'action poignée-témoin, et quittez systématiquement l'avion avec le parachute sur le dos.
- 4) – Goûtez au parachutisme, vous ne le regretterez pas !