

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

La place du pilote

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : dimanche 18 octobre 2009

Helico-Fascination

Dans un hélicoptère, le pilote est en place droite le plus souvent et en place gauche dans un avion ; pourquoi ? C'est souvent la question qui est posée. Lorsque l'on pilote les deux types d'appareils, on comprend mieux, ça c'est bien vrai. Il y a quelques années, Jean Boulet avait très bien répondu à cette question. On sait que, sur tous les avions comportant deux places côte à côte, la place du pilote ou du premier pilote dans le cas de double commande, est toujours du côté gauche. Pourquoi cette disposition ? La réponse généralement fournie est « *les tours de piste de font habituellement à gauche, le pilote a donc une meilleure visibilité depuis la place gauche* ». Mais cela ne fait que reporter la question de la place pilote au sens du tour de piste. Il n'est pas plus logique de le faire à gauche qu'à droite. Et puis quand on dessine un avion avant de le faire voler, il est probable qu'on a défini la place du pilote avant de définir le tour de piste. Alors s'il ne faut pas trouver l'explication de la place du pilote dans le sens du tour de piste, pourquoi a-t-il été mis à gauche ? Une explication a été fournie à Jean et elle vaut ce qu'elle vaut. Les cavaliers autrefois marchaient du côté gauche des rues ou des chemins car maniant généralement l'épée de la main droite, ils préféraient avoir leur éventuel adversaire sur leur droite, s'ils leur advenaient à dégainer. Après tout pourquoi pas. Après les premiers avions, monoplace ou biplace en tandem, le premier appareil à deux places côte à côte a été le Farman Goliath en 1916. Les pilotes étaient souvent d'anciens cavaliers et peut-être ont-ils préférés être à gauche par habitude.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Les dispositions des premiers hélicoptères ont toutes été inspirées par les avions et les premiers appareils multiplaces (Focke 223, Sikorsky R 4, Bell 47) comportaient la place pilote à gauche et c'est par analogie avec les avions que les commandes ont été constituées d'un manche à balai à la main droite, une commande de puissance à la main gauche et le palonnier. <!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->Cependant on s'est aperçu rapidement que la position du pilote devait être à droite. En effet, les hélicoptères de la première génération étaient instables, le pilote ne pouvait lâcher le manche appelé « cyclique », alors qu'en vol stabilisé on pouvait lâcher le pas général et sa poignée tournante, pourvu que les frictions soient bien serrées afin qu'ils ne bougent pas seuls. <!-- htmlA -->



<!-- htmlB --> C'est donc la main gauche qui pouvait être libérée pour changer de réservoir, régler un altimètre ou changer de fréquence radio, les boutons correspondant se trouvant sur la console devant entre les deux sièges. IL était donc logique de mettre le pilote en place droite ce qui fut fait dans les années 1950 sur le Sikorsky S 55 et ensuite sur pratiquement tous les hélicoptères.

Toutefois, on assiste actuellement chez les Opérateurs Américains et Canadiens à une tendance à mettre le pilote à gauche pour les missions de transport de charges avec une longue élingue, notamment dans le transport de billes de bois (logging) et ceci pour les raisons suivantes : pour voir en dessous de lui, le pilote doit se pencher sur le côté ; compte tenu de la disposition des commandes (la poignée cyclique dans la main droite est située plus en avant et plus haut que celle du collectif) il se penchera plus facilement à gauche qu'à droite, disons plutôt moins difficilement car la position reste inconfortable.

Néanmoins certains appareils comme l'EC 130 se trouve à avoir la place pilote à gauche à la demande des

La place du pilote

Américains car l'appareil étant destiné aux vols touristiques, la crainte est toujours qu'un client mette le pied entre les deux sièges et n'abaisse le pas général. Bell est venu au pilotage à droite avec le Bell 206 Jet Ranger ; Huges Mac Donnell, lui, après le 300 et le 500, y est venu avec le 600 et le 900. Quant à la France, depuis le Djinn et l'Alouette 2, elle est restée fidèle au pilotage à droite sauf pour l'EC 130 B4, position demandée par les Américains.

J'aurai l'occasion de vous reparler du levage et de l'évolution des techniques dans un récit qui sortira très bientôt.