

La sécurité : LE SIÈGE ÉJECTABLE

HISTORIQUE

Le siège éjectable d'un avion est le seul équipement qui, dans l'absolu, ne doit jamais fonctionner...Mais qui ne doit pas être défaillant en cas de nécessité d'utilisation.

Vers 1938-39 HEINKEL construit le premier modèle et fait des expériences préliminaires, puis eurent lieu des éjections humaines : une femme tout d'abord, (dont le nom est inconnu) puis un homme Buck furent les premiers expérimentateurs.

En 1944, les chasseurs allemands Heinkel HE-162 salamander et le Messerschmitt 262 sont équipés d'un siège éjectable, les ME-163 Komet étaient dès 1943 équipés d'un système d'extraction de siège par catapulte à poudre ; quelques Donier DO-335 reçurent aussi un système d'éjection comprenant une verrière à largage pyrotechnique. Les systèmes divers d'extraction du pilote ou siège éjectable allemands auraient été utilisés une soixantaine de fois au combat.

La fin de la guerre devait arrêter les études en Allemagne, mais certains modèles allemands furent récupérés et améliorés par la France (S.N.C.A.S.O). A la même époque des études et essais, nombre de leurs avions furent et son encore équipés de siège SAAB, dont les dernières versions ont été testées il y a quelques années sur le rail Holloman-New-Mexico à 625 Kts (1157 Km/h). En grande Bretagne, après l'accident mortel du capitaine Valentin BAKER le 12 septembre 1942, Sir James MARTIN décida de consacrer sa vie à l'étude et à la réalisation de moyens de sauvetage pour les pilotes.

La réussite sera totale puisque tous les pays du monde sont équipés du modèle M/B John JEWEL a écrit en 1979 l'histoire de Martin BAKER dans son livre (ENGINEERING FOR LIFE)

En France après la seconde guerre mondiale la S.N.C.A.S.O. étudie son propre modèle comprenant les bases des sièges allemands, une étroite collaboration a lieu entre les officiels : le C.E.V. et la S.N.C.A.S.O.

Pour mettre au point ce système de sauvetage. Le programme de développement de ces études comportera seize éjections réelles effectuées par six parachutistes d'essai à partir d'avions Météor-bloch 175 et MD453.

Le premier essai eut lieu en février 1948 et le seizième et dernier le 3 octobre 1958 soit plus de dix années après.

Saluons respectueusement ces six hommes qui eurent le courage d'affronter le danger.

JEAN GUERIDON