



LE CRIS

PREAMBULE :

Le **C.R.I.S.** étant une action **VITALE** avant le décollage, surtout ne dérangez pas le pilote dans le déroulement de cette « **check liste** » au risque de lui faire oublier un contrôle de sécurité fondamental (imaginez un décollage avec une verrière pas verrouillée...) . Bien penser que faire le C.R.I.S., c'est déjà le vol qui commence...

Un CRIS interrompu doit être repris du début !

N'attendez pas que le remorqueur soit devant vous pour commencer le C.R.I.S., bien au contraire, tranquillement, une fois installé (e) sans précipitation et dans l'ordre vous pouvez faire le **C.R.I.**, seul le **S** s'effectuera câble accroché

Ne pas hésiter à utiliser un aide-mémoire tout au moins pour le C.R.I., par contre concernant le **S de SÉCURITÉ, il faut que ce soit parfaitement MÉMORISÉ.**

RAPPEL :

Avant de m'installer à bord

- * je me suis assuré que le trolley de queue est retiré,**
- * j'ai contrôlé et réglé mon parachute (aiguilles),**
- * j'ai réglé le dossier,**
- * J'ai vérifié le centrage et installé les gueuses si nécessaire,**
- * J'ai bien pris mon bob et lunettes,**
- * J'ai bien pris tout le nécessaire au vol (cartes, en cas, boisson)**

Une fois installé à bord, parfaitement sanglé...

C

Commandes

(On vérifie les pleins débattements sans brutalité et **une seule fois** !)

Manche : explorez par un **déplacement en carré et à fond de butée** la totale liberté de manœuvre

Palonnier : souplement à fond de butée gauche, droite

Aérofreins : pleine ouverture symétrique !

Centrage

(En toute logique c'est avant de monter dans le planeur qu'il faut avoir anticipé cette notion pour installer ou non les gueuses nécessaires ! ... cela vous évitera d'avoir à redescendre en cas d'oubli !)

Un défaut de centrage peut avoir des conséquences **DRAMATIQUES !!!**

Compensateur

Vérifier son débattement et l'action sur le manche (si compensateur mécanique) et positionnez le en fonction de la masse du ou des pilotes.

Chapeau, lunettes

Un bob blanc est indispensable (sont à prescrire : le bob sombre qui chauffe trop la tête, la casquette dont la visière vous cache la visibilité vers le haut, toute coiffure avec un bouton sur le dessus qui risque de casser la verrière en cas de fortes turbulences ...)

Les lunettes de soleil sont fortement recommandées, il est rare que nous volions sans soleil !

Concernant les lunettes de vue, si votre certificat médical impose le port de lunette, sachez que la réglementation impose d'en disposer d'une deuxième paire en secours dans le cockpit, particulièrement si vous avez des lentilles de contact.

R

Réglages

Palonnier : adoptez une position confortable et efficace, attention à des palonniers trop reculés qui limitent l'efficacité en particulier au décollage ... (surtout si vous partez au treuil ...)

Assurez-vous du bon verrouillage, rien n'est plus désagréable et DANGEREUX qu'un palonnier qui recule au cours du décollage ...

Ceinture et Bretelles : on serre en premier les ceintures ventrales en second les bretelles, la boucle ne doit pas se trouver au niveau de la poitrine ; comme pour les sangles de parachute évitez de laisser libre le « surplus » des sangles

Radio : En service, sur la bonne fréquence, volume correct, micro bien positionné ! Essais avec le remorqueur au sol, parlez bien près du micro....

I

Instruments

Anémomètre, variomètre : aiguille à zéro

Altimètre :

Calage au QFE toléré pour un vol local aérodrome

Calage QNH seul calage réglementaire, à Pont sur Yonne, au sol l'altimètre indiquera l'altitude du terrain à savoir 70 mètres.

Compas : contrôle de l'indication en fonction de l'orientation du planeur par rapport au QFU de la piste, cela ne présage en rien des écarts éventuels par rapport à d'autres routes (voir tableau de compensation).

Flarm : allumé et fonctionnel

S Sécurité

Rappels : **Accrochage du câble : l'aide doit vous présenter le petit anneau à utiliser.**

Certains pilotes remorqueurs étant parfois nerveux pour tendre le câble, sortir les aérofreins en totalité pour avoir le frein de roue afin d'éviter le bond en avant ! ... (même en cas de commande de frein au manche ...)

Avant de faire lever l'aile au niveau de la SECURITE ... à mémoriser parfaitement pour être vérifier efficace :

- **Câble : TENDU...**
- **Aérofreins : RENTRES et VERROUILLES** (passer le point dur, vous devriez entendre le « clac » significatif !...)
- **Verrière : FERMÉE et VERROUILLÉE...**
- **Pilote attaché, pas d'objets gênants dans la cabine, pas de sangles libres...**
- **Manche à air observée, piste dégagée, anticiper un dégagement sur incident de décollage.**

CONCLUSION :

Prenez l'habitude de conserver toujours la même méthode rigoureuse, ce sera la seule façon de ne rien oublier et de garantir un maximum la sécurité.