



1

BIEN S'INSTALLER À BORD...

➔ Une bonne installation à bord, sans oublier la mise en place correcte des harnais, conditionne grandement le confort et la sécurité d'un vol. Quelques rappels...

Un vol en planeur peut durer plusieurs heures, avec un pilote installé dans un volume relativement restreint, sans grande possibilité de changer sa position au cours du vol. D'où l'importance de bien s'installer avant le décollage car une fois en vol, il ne sera pas très facile de modifier certains points, qu'il s'agisse de la position des palonniers, du réglage de l'angle du dossier de siège ou encore la hauteur du parachute par rapport à votre dos.

De petites négligences peuvent ainsi s'avérer néfastes par la suite pour votre confort mais aussi pour votre pilotage. Il est donc important de prendre son temps, voire de faire plusieurs essais d'installation avant de retenir la meilleure.

QUELQUES PRINCIPES DE BASE

Passons en revue quelques principes de base et les écueils à éviter...

La première règle est de pouvoir accéder, une fois brêlé sur votre siège, à toutes les commandes.

Le plein débattement du manche est-il possible en faisant le "carré" avec le manche pour s'assurer que rien ne gênera son déplacement ? Accédez-vous bien au compensateur avec la totalité de sa course ? Pouvez-vous atteindre la poignée du train d'atterrissage une fois le harnais serré ?

Arrivez-vous à afficher le plein débattement sur les palonniers sans avoir la

jambe totalement tendue ? Il en va de même pour le tableau de bord s'il vous faut régler l'altimètre, afficher une nouvelle fréquence ou modifier le volume de réception ? (Photo 1).

Si vous êtes de petite taille, ces points sont importants et il faut vous assurer d'avoir à chaque vol les mêmes références visuelles, d'où l'importance, une fois le nombre et l'emplacement de coussins de bien conserver ceux-ci d'un vol sur l'autre. Un changement de hauteur dans le cockpit va en effet modifier votre vision du repère capot et peut donc poser des problèmes de tenue d'assiette pendant le vol, vous empêcher de bien garder le visuel sur l'avion remorqueur, limiter l'anticollision et rendre plus difficile l'arrondi lors de l'atterrissage.



2



3

La hauteur dans le cockpit va conditionner de nombreux paramètres : tenue d'assiette, visuel sur le remorqueur, tenue d'assiette, facilité à l'arrondi...

Un bon positionnement demeure donc capital ! (Photos 2 : à proscrire et 3 : idéal).

Au passage, rappelons qu'il faut éviter les coussins réalisés avec des "mousses d'ameublement". Ceux-ci, trop mous, ont tous les chances d'aggraver les conséquences d'un accident ou d'un atterrissage dur, car votre corps va s'enfoncer rapidement avant de rebondir, en étant déphasé par rapport au planeur. Préférer les coussins anti-escarres ou mieux les coussins à "énergie absorbante", plus fermes mais plus efficaces.

Si vous êtes de grande taille, un essai de fermeture de verrière s'impose. Une fois le remorqueur devant votre planeur, il sera trop tard pour s'apercevoir que "cela coince" et qu'il faut modifier la position du dossier... (Photo 4)



4

L'espace entre la tête et la verrière est trop réduit...

L'idéal est d'au moins pouvoir passer votre main à plat entre votre crâne et la verrière, une "garde" utile lors des soubresauts de l'appareil au roulage (au décollage comme à l'atterrissage) ou en zones turbulentes.

SAVOIR BIEN SE BRÊLER

Vous avez trouvé votre position dans le cockpit ? Parfait, il faut évoquer la bonne méthode pour mettre en place son harnais. Le plus efficace, avant de monter à bord, est de desserrer toutes les branches du harnais car il sera plus facile ensuite de serrer que le contraire. La bonne méthode consiste à mettre en place en premier la ceinture abdominale pour que la boucle du harnais soit bien positionnée, c'est-à-dire à hauteur du nombril (Photo 5) et non pas plus haut (Photo 6).



5 La boucle des harnais est bien positionnée.



6 La boucle est trop haute

Serrez progressivement pour que la boucle reste bien au centre. En cas de choc, c'est le bassin qui vous retiendra. Il ne faut donc pas hésiter à serrer fort car c'est cette boucle qui vous maintient sur le siège, vous permettant de "faire corps avec la machine". Puis, vous pouvez mettre en place les bretelles. Par conditions normales, il faut éviter de trop les serrer pour ne pas tasser vos clavicules, en laissant la valeur d'un doigt.

Si les conditions sont turbulentes ou très "dynamiques", il est possible avant de décoller ou lors du vol de les serrer plus fermement ensuite, histoire de ne pas quitter le siège et d'aller frapper la verrière.

Attention au positionnement de vos bretelles dorsales avant de vous équiper, si vous devez voler en poste avant d'un biplace. Sur certains planeurs

(c'est le cas du Duo Discus par exemple), si vous les rejetez en arrière et que vous refermez la verrière avant de vous brêler, pour vous protéger du vent par exemple, vous avez toutes les "chances" de passer ensuite les bretelles par-dessus l'armature du cadre de verrière. Le piège s'est refermé...

Vos sangles dorsales, une fois bouclées et serrées, rendent impossible l'ouverture de la verrière en cas d'évacuation (Photos 7 et 8). Ce n'est pas théorique,



7



8

Attention à ne pas "condamner" l'ouverture de la verrière avec les sangles dorsales.

le cas a déjà été rencontré, heureusement en opérations normales et non lors d'une évacuation d'urgence.

Un pilote averti en vaut deux...

Un dernier point... Si vous devez évacuer, chaque seconde compte. Il est donc important que le point d'accrochage des harnais soit totalement libre, donc bien visible et non pas caché par des sangles (Photo 9).



9

La boucle de harnais doit être accessible très rapidement, donc visible. Ce n'est pas le cas sur la photo...



Vous êtes bien attaché ?
Bien installé ?
Parfait... Bon vol !

