

Krisis

Karré

MANUEL D'UTILISATION & DE PLIAGE

Type	***test N°***
Krisis Karré 100	EP 208.2018
Krisis Karré 125	EP 209.2018
Krisis Karré 160	EP 210.2018
Krisis Karré 220 (Tandem)	EP 211.2018

KORTEL DESIGN

Revision 6
MàJ : 08/2022

Fabricant :

Kortel Design, 1096 avenue André Lasquin, 74700 Sallanches
Tel: +33.(0)9.50.10.73.27 - www.korteldesign.com



Merci de votre confiance !

Merci d'avoir choisi un produit **KORTEL DESIGN** !

Cette notice d'utilisation et de pliage fournit des informations importantes sur l'utilisation de votre parachute de secours. Il a été rédigé pour vous informer de manière exhaustive sur l'utilisation correcte et doit être lu avant l'installation !

Si vous avez des questions relatives à l'utilisation de ce parachute de secours, veuillez contacter directement **KORTEL DESIGN**. Si vous avez besoin d'un service de pliage ou de réparation professionnel, veuillez contacter votre revendeur certifié ou **KORTEL DESIGN**.

Pour plus d'informations sur ce produit et d'autres produits **KORTEL DESIGN**, veuillez consulter notre site Internet www.korteldesign.com.

Nous vous souhaitons de bons vols !

CONFIGURATION STRUCTURELLE 04
DONNÉES TECHNIQUES 05
UTILISATION PRÉVUE ET INSTRUCTIONS DE SÉCURITÉ 05
DURÉE D'UTILISATION AUTORISÉE 05
CONTENEUR INTÉRIEUR & INSTALLATION DANS LA SELLETTE 06
Caractéristiques de construction des containers KORTEL DESIGN 06
Connexion à la sellette 07
Connexion du container à la poignée de déclenchement 09
Reconditionnement dans des conteneurs intérieurs tiers 10
Test de compatibilité entre le parachute, la sellette et le pilote 13
VÉRIFICATION AVANT VOL 13
INFORMATIONS POUR LE TREUILLAGE 14
CARACTÉRISTIQUES DU KRISIS KARRE ET CARACTÉRISTIQUES DE VOL 14
CONSEILS GÉNÉRAUX POUR L'UTILISATION D'UN PARACHUTE ORIENTABLE 16
MAINTENANCE 17
Livret de pliage et d'inspection 17
Intervalles de pliage et d'inspection 17
Entretien et nettoyage 18
Stockage et transport 18
Réparations 18
Mise au rebut 19
Fourreau de protection d’élévateurs en option 20
INSTRUCTIONS DE PLIAGE 21
Préparation du pliage 21
Procédure de pliage 22
DOCUMENTS D’HOMOLOGATION 31


indicateur de la direction du vol
(Marquage rouge)
Voile
Event arrière
Stabilo
Stabilo
Lignes principales
et centrales
Lignes de direction
Lignes centrales
inférieures
Elévateurs principaux
Elévateurs
de direction
Poignée de direction
Points d'accroche

DONNÉES TECHNIQUES

Krisis Karré	100	125	160	220
Surface	25,2 m²	30,7 m²	41,0 m²	59,2 m²
Longueur cône (avec élévateurs)	6,10 - 6,42 m	6,86 - 7,22 m	6,86 - 7,25 m	7,50 - 7,80 m
Longueur suspente centrale (avec élévateurs)	6,63 - 6,71 m	7,27 - 7,37 m	7,37 - 7,47 m	7,75 - 7,92 m
Nb suspentes/panneaux	18/16	18/16	22/20	26/24
Nb de suspentes centrales	5/2	5/2	8/2	9/2
Longueur totale	7,45 m	8,25 m	8,50 m	9,00 m
Charge maxi EN/LTF	100 kg	125 kg	160 kg	220 kg
Charge mini recommandée	50 kg	60 kg	80 kg	100 kg
Taux de chute à charge maxi	4,6 m/s	4,5 m/s	4,8 m/s	4,6 m/s
Volume en cm³	3900	4700	5300	7300
N° certificat	EP 208.2018	EP 209.2018	EP 210.2018	EP 211.2018
Masse	1,17 kg	1,39 kg	1,78 kg	2,57 kg

UTILISATION PRÉVUE ET INSTRUCTIONS DE SÉCURITÉ

Ce parachute de secours est certifié selon les normes EN 12491 et LTF NFL II 91/09, et a été spécialement développé comme parachute de secours à déploiement manuel pour le parapente, le parapente motorisé et le deltaplane. Son utilisation en relation avec d'autres activités aériennes, telles que le parachutisme, le saut en parachute ou le base jump, n'est pas autorisée !
L'utilisation de ce parachute de secours nécessite une formation au pilotage appropriée. Avant chaque décollage, le pilote doit vérifier la navigabilité de toutes les pièces de l'équipement de vol.



ATTENTION : Lors de la pratique de sports aériens, le pilote est seul responsable de tous les risques, y compris les blessures et la mort. Ni le fabricant ni le vendeur d'un système de secours ne peuvent être tenus responsables, ni garantir la sécurité du pilote.

DURÉE D'UTILISATION AUTORISÉE

La durée de fonctionnement admissible du secours est de dix ans, à compter de la première mise en service. Ceci s'applique également si le parachute de secours n'a jamais été déployé.
La date de première mise en service doit être notée sur l'étiquette d'homologation de l'élévateur au moment de l'achat. Cette date est déterminante pour la période d'exploitation de dix ans ainsi que pour les intervalles de pliage réguliers, qui sont documentés dans le livret de pliage et d'inspection.

Après dix ans, la durée de fonctionnement peut être prolongée de deux ans par le fabricant. Pour cela, le parachute de secours doit être soumis à une inspection en usine, à des tests approfondis et à de nouvelles mesures. Si l'état s'avère satisfaisant, la prolongation de la durée de fonctionnement de deux ans sera garantie et documentée.

Caractéristiques de construction des containers KORTEL DESIGN

En fonction de l'utilisation prévue, 2 conteneurs différents sont disponibles pour le ***KRISIS KARRE*** :
- Container standard pour les sellettes avec un compartiment de secours intégré.
- Container rond pour les containers extérieurs et frontaux.

Les deux containers sont conçus comme des containers à poches avec des compartiments séparés pour les suspentes et la voile, de sorte que la voile est libérée seulement après que les suspentes aient été tendues. Cela garantit une ouverture contrôlée de la voile et réduit le risque que le parachute de secours ne s'emmêle dans le parapente, en particulier lors du déploiement dans des rotations de type SAT.

A l'intérieur du container ***KRISIS KARRE***, la voile est protégée de la saleté de la meilleure façon possible, et la libération involontaire des faisceaux de suspentes est exclue de façon fiable.

En outre, les containers ***KRISIS KARRE*** sont équipés d'élastiques de fermeture protégés par du tissu de 3mm de diamètre, qui peuvent être facilement remplacés lorsqu'ils vieillissent. Les élastiques sans protection ont déjà conduit à des déploiements accidentels dans le passé.


S = Rouge
KARRE 100


M = Bleu
KARRE 125


L = Noir
KARRE 160


XL = Orange
KARRE 220

Les tests de déploiement ont montré que l'extraction du premier tiers du container requiert le plus d'énergie, car le container intérieur reste souvent coincé dans le compartiment de la sellette pendant cette première phase du déploiement. La forme conique très plate et à l'avant avec une petite section transversale du container standard de ***KRISIS KARRE*** permet de contrer ce danger de la meilleure façon possible. Les tests prouvent que le container plat peut être tiré hors du compartiment de la sellette beaucoup mieux et avec moins d'effort qu'un container cubique, même si ce dernier a un volume nettement inférieur.

Grâce à sa languette triangulaire centrée, le container plat ***KRISIS KARRE*** glisse hors de la sellette même si la poignée de déploiement est tirée intuitivement vers le haut plutôt que vers l'extérieur.

Le container frontal alternatif ***KRISIS KARRE*** a une forme ronde conventionnelle, idéale pour les containers extérieurs frontaux.


S = Rouge
KARRE 100


M = Bleu
KARRE 125


L = Noir
KARRE 160

Une description détaillée du reconditionnement du container plat standard au container intérieur frontal est disponible sur le site web de ***KORTEL DESIGN***.

Sellette avec points d'attache sur les sangles d'épaule

Les sellettes avec un container intégré ont le compartiment de secours soit sous l'assise, soit dans le dos. Ces sellettes ont généralement des points d'attache pour le parachute de secours sur les sangles d'épaules.

Le ***KRISIS KARRE*** dirigeable a deux élévateurs séparés qui sont attachés directement aux points d'attache des épaules. Les élévateurs de secours en V ne sont pas nécessaires et leur poids peut être économisé. Si des élévateurs en V sont attachés à la sellette en usine, ils peuvent être retirés.

Les élévateurs du ***KRISIS KARRE***, marqués des couleurs verte (à droite) et rouge (à gauche), sont connectés aux sangles d'épaules de la sellette au moyen de maillons de connexion avec une charge de rupture appropriée comme les T-Bone Links de ***KORTEL DESIGN*** ou avec des "maillons souples" (généralement en matériau Dyneema) aux points d'attache prévus à cet effet. De là, ils sont conduits au compartiment de secours via le canal dédié qui est par ailleurs utilisé pour les élévateurs de secours classiques.

Fixation aux mousquetons

Pour les sellettes de parapente avec container extérieur ou frontal, où les points d'attache sur les épaules sont absents, les élévateurs du ***KRISIS KARRE*** sont connectés aux mousquetons de la sellette.

Avec le ***KRISIS KARRE***, les élévateurs en V sont obsolètes, mais veuillez noter que les élévateurs droit et gauche doivent être rallongés au moyen de boucles spéciales d'extension du container avant avant d'être accrochés chacun au mousqueton de la sellette (disponible en option). Sinon, des problèmes peuvent survenir avec la ligne de connexion rouge entre les élévateurs (voir les informations ci-dessous).

L'enlèvement de la ligne de connexion n'est pas recommandé, mais peut être envisagé si nécessaire, par exemple si une sellette ne permet pas l'installation du ***KRISIS KARRE*** d'une autre manière. La ligne de connexion n'est pas exigée par les règles de construction, donc la retirer n'invalide pas la certification.



Note : La ligne de connexion rouge entre les deux élévateurs du ***KRISIS KARRE*** a pour but que le parachute de secours reste fonctionnel, au moins dans une certaine mesure, si l'un des deux points de suspension de la sellette venait à lâcher (par exemple suite à la rupture d'un mousqueton). En outre, il permet de démêler plus facilement les éventuelles torsions sur la ligne. ***KORTEL DESIGN*** signale explicitement que si la ligne de connexion est retirée, un élément de sécurité et de secours supplémentaire est perdu ! La version Tandem ne dispose pas de cette ligne de connexion en raison des caractéristiques du système.

Éviter les torsions lors de l'installation du container dans la sellette.



Les torsions sont souvent inévitables lors du déploiement du secours.
Cependant, la méthode d'installation décrite permet de les éviter autant que possible.

Positionnez la sellette et le container comme indiqué sur la gauche.
Retournez ensuite le container de manière à ce que la fermeture soit dirigée vers le sol. Lors de l'installation du container sur le côté droit de la sellette, vu dans le sens du vol, la rotation doit se faire vers la gauche (du point de vue de la photo), lors de l'installation du container sur le côté gauche de la sellette, vu dans le sens du vol, la rotation doit se faire vers la droite.



Ensuite, déplacez le container vers la sellette comme indiqué, fixez-y la poignée de déclenchement comme décrit ci-dessous, et enfin installez le container selon les instructions du fabricant de la sellette.

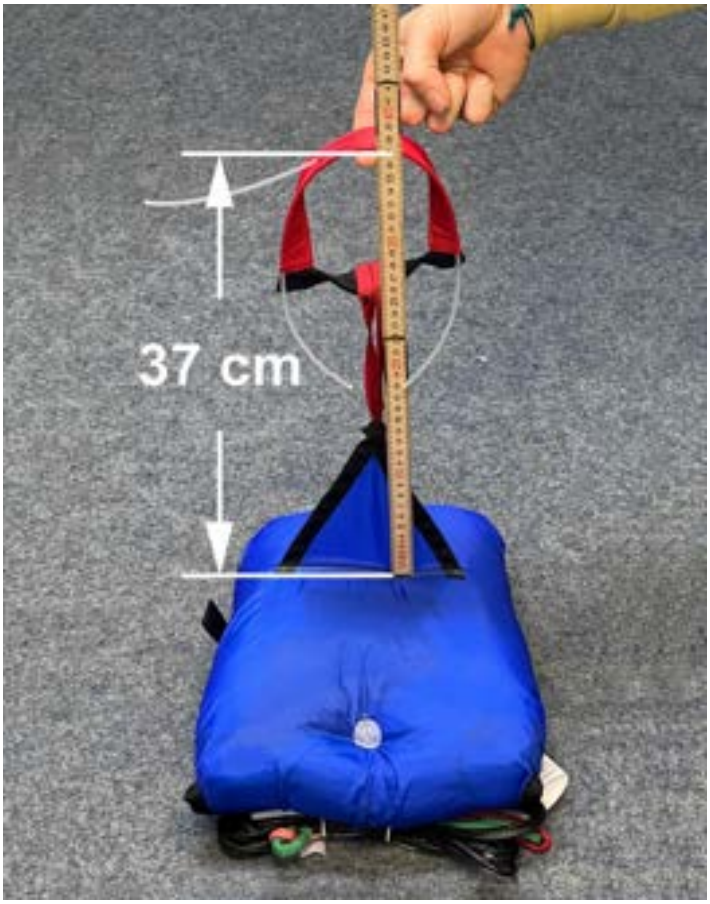
Connexion du container à la poignée de déclenchement

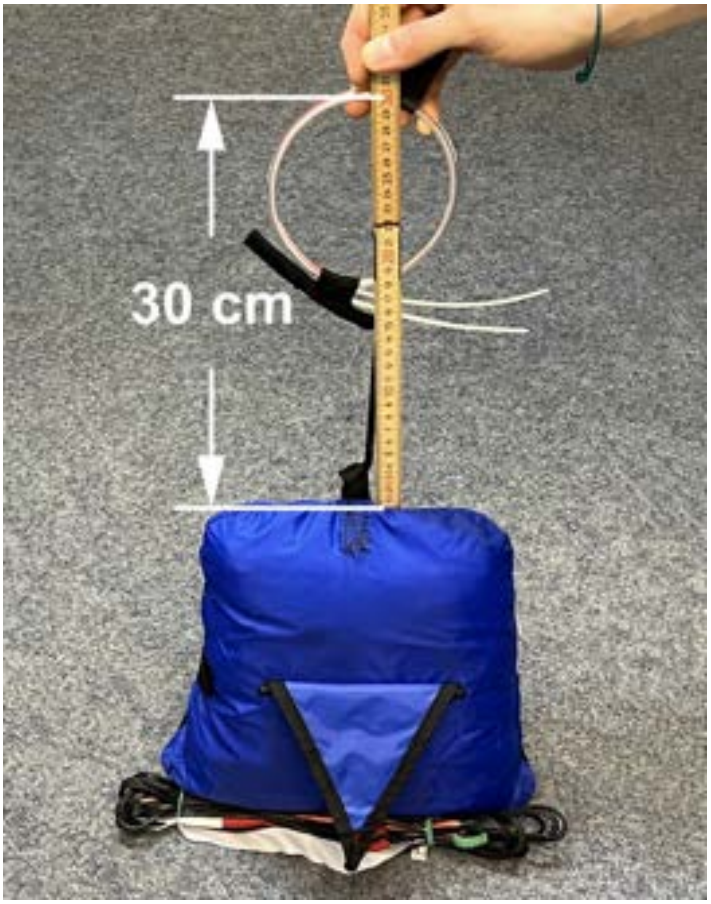
Les containers extérieurs et frontaux, ainsi que les sellettes avec compartiment intégré sont équipés d'une poignée de libération, qui doit être reliée au container intérieur du secours. L'utilisation d'une poignée de libération d'origine est obligatoire.

Poignée de libération avec possibilité de fixation sur le container intérieur d'origine
S'il existe une possibilité de fixation dans la poignée de déploiement, il est recommandé d'y attacher le container intérieur ***KORTEL DESIGN***. Il est alors très important de vérifier la longueur entre la poignée et le container intérieur.
Plus la connexion entre la poignée de déploiement et le container intérieur est courte, plus il est facile de tirer et de lancer le secours. Cependant, la connexion doit être au moins assez longue pour garantir que les goupilles de verrouillage soient libérées lorsque la poignée est tirée. Pour éviter que la poignée de déclenchement ne s'emmêle dans les suspentes lors de leur étirement, la longueur maximale de la connexion entre la poignée de déclenchement et le container intérieur ne doit pas dépasser 37 cm.
Il existe trois possibilités de fixation sur le container standard ***KORTEL DESIGN*** :

- L'attache à la tirette triangulaire est préférable, car elle constitue la meilleure prévention contre le blocage du container lors de l'extraction de la sellette.
- Le point d'attache latéral est destiné aux sellettes avec un compartiment arrière pour le container.
- Le point d'attache inférieur est utilisé lorsque les 37 cm sont dépassés avec la tirette triangulaire.

La façon de mesurer la longueur de la connexion est indiquée sur les photos.





Veuillez contacter le fabricant de la sellette si la connexion de la poignée de déclenchement est trop longue. S'il est nécessaire de raccourcir la connexion entre la poignée et le container intérieur, cela doit être fait par le fabricant de la poignée ou un autre spécialiste qualifié. Il est nécessaire d'utiliser un fil à coudre très résistant à cet effet.

Poignées de libération et containers intérieurs tiers

Dans les sellettes modernes avec compartiment intégré, la poignée de déclenchement et le container intérieur sont généralement une seule unité, qui a été spécialement testée lors de l'approbation de la sellette ou du container. Le container ***KORTEL DESIGN*** ne peut plus être utilisé avec ces sellettes. Il est recommandé de reconditionner le secours dans le container correspondant à la sellette. ***KORTEL DESIGN*** l'autorise, à condition qu'il s'agisse d'un container standard et que son volume ne soit pas inférieur à celui du parachute ***KORTEL DESIGN*** (voir les caractéristiques techniques). Si la conception du container tiers diffère significativement des containers habituels, la combinaison poignée-container doit être envoyée à ***KORTEL DESIGN*** pour approbation.

Reconditionnement dans des conteneurs intérieurs tiers

Les étapes suivantes décrivent le reconditionnement d'un ***KRISIS KARRE*** du container standard ***KORTEL DESIGN*** dans le container intérieur GIN Genie Lite 3 en forme de trèfle.

Le fait que les containers tiers n'aient généralement qu'une seule fermeture pour les deux faisceaux de lignes ne pose pas de problème. Les boucles peuvent simplement être mises ensemble dans l'élastique de fermeture.

Remarque : les étapes suivantes pour le reconditionnement du secours dans un container tiers doivent être interprétées seulement comme un exemple. Des instructions détaillées doivent être obtenues auprès du fabricant du container tiers.

Déballage du container standard *KORTEL DESIGN*



Secours emballé à l'intérieur du container standard ***KORTEL DESIGN***



Attachez les deux faisceaux de suspentes ensemble.



Tirez délicatement les faisceaux de suspentes des boucles de fermeture



Ouvrir le compartiment de suspentes



Attachez le faisceau de suspentes centrales ensemble avec une cordelette.



Retirez délicatement le faisceau de sa boucle de fermeture.



Ouvrez les rabats du container intérieur



Retirez délicatement le secours du container intérieur

Emballage dans le container intérieur



Insérez délicatement le secours dans le container et retirez les 3 cordelettes.



Faites passer la boucle de fermeture dans l'œillet central et fixez-la avec le faisceau de suspentes.



Insérer les faisceaux de suspentes en boucles.



Fermez le container et assurez-vous que toutes les cordelettes ont été retirées.



Secours emballé à l'intérieur du container intérieur de GIN



Lorsque l'on soulève le secours par ses suspentes, le container doit s'ouvrir sous son propre poids.

Test de compatibilité entre le parachute, la sellette et le pilote

Plusieurs problèmes ont été signalés en rapport avec la recombinaison de parachutes de secours avec des sellettes dotées d'un compartiment container intégré. De même, des caractéristiques particulières du pilote, par exemple sa force ou la longueur de ses bras, ou un changement de volume d'emballage après le premier reconditionnement du secours, peuvent causer des problèmes liés au déploiement du système de secours. Un contrôle de compatibilité par un spécialiste qualifié est donc obligatoire. Les spécialistes qualifiés sont des instructeurs de vol en activité et des employés autorisés d'écoles de vol qui ont reçu une formation complète sur la tâche de contrôle de compatibilité. La combinaison sellette-secours-pilote doit être testée dans une configuration réaliste. C'est-à-dire que le pilote est en position de vol normale, tandis que la sellette est accrochée à ses mousquetons principaux.

Il faut vérifier
- Que la poignée de largage est facile à atteindre et à saisir.
- Que le container intérieur peut être tiré hors du compartiment sellette facilement et sans effort. La force de traction sur la poignée de déclenchement doit être comprise entre 4 et 8 daN. Pendant l'essai de déverrouillage, le container intérieur doit être entièrement extrait.
- Que la configuration de la poignée de déclenchement, du container intérieur et de leur connexion permette de jeter puissamment le container en une seule traction lors de l'extraction.
- Quelle position de pilotage résultante des réglages sélectionnés de la sellette lorsque celle-ci est accrochée aux points d'attache du parachute de secours.

Une fois le contrôle de compatibilité effectué et réussi, le parachute de secours à l'intérieur de son container est réinstallé dans le compartiment de la sellette ou dans le container externe conformément aux instructions d'utilisation.

Une attention particulière doit être portée aux points suivants :
- Que le volume de pliage indiqué sur l'étiquette d'homologation du parachute ***KORTEL DESIGN*** est conforme au volume autorisé indiqué dans les instructions d'utilisation de la sellette/container.
- Que le volume plié peut varier de manière significative en fonction de la qualité de pliage, et diffère souvent beaucoup du volume d'un secours emballé en usine et comprimé par la sellette.
- Que le parachute de secours n'a pas été installé dans la mauvaise direction ou disposition à l'intérieur du compartiment de secours. Les instructions pour la sellette/container doivent être strictement suivies à cet égard.

Il faut s'assurer que le test de compatibilité est documenté dans le livret de pliage et d'inspection !

VÉRIFICATION AVANT VOL

En plus de la pré-vol habituelle (voir les instructions d'utilisation du parapente, de la sellette, éventuellement du largueur etc.), assurez-vous que le container de secours soit correctement fermé et que la poignée de largage soit correctement positionnée avant chaque décollage.
Si la ligne de connexion du parachute de secours est décrochée après chaque vol (par exemple avec un système de container frontal), la vérification avant vol doit également inclure la fixation correcte de l'élévateur !

INFORMATIONS POUR LE TREUILLAGE

Pour le treuillage, les instructions du fabricant de la sellette, du parapente et du treuil doivent être suivies ! Lors de l'utilisation d'un container frontal, il faut s'assurer que le déploiement du parachute de secours soit possible à tout moment.

CARACTÉRISTIQUES DU KRISIS KARRE ET CARACTÉRISTIQUES DE VOL

Sa voilure pliée en forme de S offre un couple cabreur élevé, de sorte que le ***KRISIS KARRE*** est en décrochage pendant un court moment immédiatement après l'ouverture. Cela permet d'éviter de manière fiable une position basse du parachute. Le parapente est rapidement déchargé et plonge vers le bas. Cela évite le danger d'une position en ciseaux entre le parachute de secours et le parapente, facilite la récupération du parapente principal et permet même le décrochage d'un élévateur avec Pinlock ou avec des mousquetons conventionnels.
L'enfoncement du ***KRISIS KARRE*** lors du décrochage correspond à celui d'un secours traditionnel. Le mouvement vers l'avant qui commence alors dans la direction (coin rouge) réduit encore le taux de chute de manière significative. La dirigeabilité est une caractéristique du ***KRISIS KARRE***. S'il n'est pas utilisé après le déploiement, l'atterrissage sera le même qu'avec un secours conventionnel.

Mouvement vers l'avant
Une vitesse d'avance significative ne se produit qu'après que le parapente ait été neutralisé ou largué. Le ***KRISIS KARRE*** permet d'atteindre une vitesse de vol de 15 km/h ou une finesse d'environ 1:1,5. Cela offre au pilote la possibilité, par exemple à 500 mètres au-dessus du sol, de cibler une zone d'atterrissage d'environ 1,7 km² pour se poser. À des altitudes de déploiement basses, il est encore possible d'éviter les obstacles ; à des altitudes plus élevées, on peut se diriger vers la vallée ou vers une zone d'atterrissage plus sûre.
La dérive horizontale du ***KRISIS KARRE*** contribue également à réduire le risque de blessure, car la décélération à l'atterrissage sera plus aisée que dans le cas d'un impact vertical sur une surface plane. Dans le cas d'une trajectoire angulée, les forces d'impacts sont également plus faibles sur le corps. En outre, le corps humain n'a pas la même résilience dans tous les axes. L'axe le plus sensible est celui dans l'axe de la colonne vertébrale, lorsqu'on doit amortir un impact sur les fesses.

Twists avec parachutes de secours orientables
Étant donné qu'après le déploiement, le container est projeté de manière plus ou moins incontrôlée dans l'espace aérien ouvert, et que les rotations du container avant le déploiement de la voile ne peuvent pas être complètement évitées, un secours dirigeable s'ouvre parfois twisté. Les parachutes dirigeables ont la caractéristique que le parapente sera toujours détourné de la direction de vol en raison de la résistance de l'air. Même si le parapente principal a encore une surface ouverte, une torsion (au moins 180°) est généralement inévitable. Le pilote vole en arrière. Le ***KRISIS KARRE*** se comporte alors comme une voile classique, mais avec un mouvement vers l'avant plus important, une stabilité pendulaire plus élevée et un taux de chute réduit.
Les twists n'ont pratiquement aucune influence négative sur le taux de chute ou la stabilité pendulaire du ***KRISIS KARRE***, et peuvent être considérés comme non critiques contrairement aux twists du parapente. Cependant, les avantages d'un parachute de secours orientable ne peuvent être pleinement réalisés que si le parapente principal est totalement déconnecté.

Une surface partiellement ouverte et non-contrôlable du pparapente a toujours un effet désavantageux sur les caractéristiques de vol du parachute de secours. Ceci s'applique à tous les systèmes, dirigeables ou non. C'est pourquoi il est conseillé d'utiliser des mousquetons de séparation au lieu de mousquetons classiques.

Résoudre les twists

Avec le parapente déconnecté, même de multiples twists peuvent être défaits rapidement et facilement avec la bonne technique. En faisant des battements de jambes en position verticale (lent dans une direction, rapide dans l'autre), le pilote tourne d'environ 90° par coup dans la direction souhaitée. Cette technique est standard dans la formation des parachutistes, et peut être pratiquée au sol grâce à un système permettant d'utiliser les points d'attache du parachute de secours sur la sellette.

Lors de la résolution des twists, le pilote doit regarder vers le haut, vers le parachute de secours, et vérifier si les battements de jambes sont effectués dans la bonne direction pour le sens de rotation souhaité. Si nécessaire, il faut changer la direction des battements de jambes et donc le sens de rotation.

Virage

Le ***KRISIS KARRE*** peut être dirigé à l'aide des poignées de frein situées sur les élévateurs arrière. Le plus efficace pour effectuer un virage, est de tirer rapidement et sur toute l'amplitude du frein du côté souhaité. Après environ cinq secondes, le frein peut être relâché brièvement pour laisser le secours reprendre sa pleine vitesse. Il peut ensuite être tiré à nouveau à fond pour corriger la direction. Avec cette méthode, la voile s'inscrit en courbe rapidement et de manière précise.

Les forces de freinage du ***KRISIS KARRE*** sont relativement élevées et le système réagit beaucoup plus lentement aux changements de direction qu'un parapente. Il n'y a aucun risque de décrochage, même avec des actions impulsives et profondes sur les freins.

Vol en arrière

En tirant complètement et simultanément les poignées de frein des deux côtés, la voile peut être amenée en "vol-arrière". Le parachute de secours volera alors en arrière jusqu'à ce que les freins soient relâchés.

Glissement latéral

En maintenant un frein long et loin vers le bas, la ***KRISIS KARRE*** peut aussi être amené en "glissement latéral". Le secours se déplace alors de manière stable sur l'un des deux coins latéraux. Cet état de vol se termine par un contre-freinage et un relâchement. Le dérapage latéral peut être utile pour éviter des obstacles ou pour tourner juste au-dessus du sol face au vent. Il n'est pas possible de décrocher même en actionnant le frein violemment ou sur une trop grande amplitude, ce qui est très important pour la sécurité du pilote, surtout en situation de stress.

Approche à l'atterrissage

Le taux de chute minimisé du ***KRISIS KARRE*** grâce à l'ajustement de sa voilure donne au pilote plus de temps pour préparer l'atterrissage et offre des conditions optimales pour un atterrissage sans blessure. Les tests en vol ont montré que le ***KRISIS KARRE*** se pose mieux lorsque l'approche et l'atterrissage sont effectués sans freinage.

1. En cas de situation d'urgence , tirez fermement la poignée de déclenchement de manière à ce que les goupilles se libèrent. Lancez puissamment le container intérieur contenant le parachute de secours et fixé à la poignée de libération, dans une zone dégagée. Lorsque les suspentes s'étirent, le container intérieur s'ouvre et la voile est gonflée par le courant d'air. Le parachute de secours se déplie et le container intérieur est perdu. Effectuez le geste de largage aussi rapidement et puissamment que possible, et entraînez-vous au sol avant chaque repliage du parachute. Il est important de pratiquer mentalement la procédure plusieurs fois.

2. A vérifier : La voile est-elle gonflée ? Quelle est la hauteur au-dessus du sol ?

3. A vérifier : L'orientation - quelle est la direction du vol (indiquée par le coin rouge) ?

4. Ajustez la direction de vol : En cas de collision imminente avec un obstacle, changez immédiatement la direction de vol en tirant la poignée de frein (le côté n'a pas d'importance). Essayez immédiatement de le faire même si le parachute de secours est twisté.

5. Ramener ou larguer le parapente (optionnel). La séparation peut être faite par :
- Mousquetons de séparation
- Décrocher les élévateurs des mousquetons conventionnels (un système de séparation pour l'accélérateur est fortement recommandé)
- En coupant les élévateurs du parapente ou les suspentes principales à l'aide d'un couteau. Les dommages matériels restent préférables aux dommages corporels, donc chaque pilote devrait toujours avoir un couteau à portée de main en vol !

6. Contrôle de la direction : Corrigez à nouveau la direction du vol, si nécessaire.

7. Résoudre les twists



8. Se diriger vers la zone d'atterrissage : Avec le temps restant, dirigez-vous vers la zone la plus proche où un atterrissage sûr et sans blessure semble possible. N'essayez pas de survoler des lignes électriques ou d'autres obstacles à basse altitude si votre position ne le permet pas !

9. Si possible, positionnez la voile face au vent : Si vous êtes au-dessus d'un obstacle et que le contre généré par le vent de face vous fais descendre sur lui, changez de direction pour atteindre un site d'atterrissage plus approprié même avec un vent arrière.

10. Atterrissage : À au moins 20 m du sol, relâchez complètement les freins et atterrissez sans freinage, sans ressource (même en cas d'atterrissage vent arrière). Une exception peut être la tentative d'amorcer une glissade latérale pour éviter un obstacle. Dans ce cas, il est possible de maintenir le freinage d'un côté jusqu'à l'atterrissage.

11. Prévenir les services d'urgence : Il est fortement recommandé de contacter la police ou les services de secours immédiatement après l'atterrissage via un appel d'urgence. Cela s'applique même s'il n'y a pas de blessure corporelle, car les opérations de recherche sont souvent lancées par des observateurs après le déploiement d'un parachute de secours.

MAINTENANCE

Livret de pliage et d'inspection

Un carnet de pliage et d'inspection doit être conservé comme preuve d'entretien et pour des raisons de couverture d'assurance et de maintien de la garantie.
Les éléments suivants doivent y être notés :
- De la part du fabricant : Le contrôle de sortie de production
- De la part du vendeur : la date d'achat et le test de compatibilité
- De la part des entreprises de service : les pliages, les réparations et les vérifications.

Intervalles de pliage et d'inspection

Le parachute doit être ouvert, ventilé puis replié six mois après la mise en service et tous les 12 mois par la suite.
L'intervalle de pliage requis peut être raccourci en cas d'influences environnementales extrêmes telles que l'humidité, le sable, l'eau et autres facteurs. La procédure de pliage est décrite à partir de la page 21.

En cas d'atterrissage dans l'eau, le parachute de secours ne doit être replié qu'après avoir séché complètement à l'air. Pour ce faire, il est préférable de le suspendre à l'envers dans une position symétrique.
Après un contact avec de l'eau salée, le secours doit être immédiatement rincé plusieurs fois à l'eau douce, puis séché.
Si le secours a été incomplètement séché (voile ou lignes), il peut se rétracter de manière asymétrique !
Aucune autre source de chaleur ou machine ne doit être utilisée pour accélérer le processus de séchage.



ATTENTION : Si le secours n'est pas soigneusement rincé à l'eau douce dans les 36 heures suivant son contact avec l'eau salée, il doit être mise hors service.
Il n'est alors plus en état de voler !

Nous recommandons de faire effectuer un contrôle complet du parachute de secours tous les 24 mois.
Indépendamment de cela, un nouveau test est requis dans les cas suivants :
- Après chaque déploiement d'urgence ou déploiement lors d'une formation à la sécurité.
- Après tout événement de stress accru (par exemple, un atterrissage dans un arbre).
- Après une réparation ou une modification
- Après une utilisation prolongée en bord de mer ou à l'air salin
- Si le container présente des signes de pourriture ou de moisissure



ATTENTION : Tous les contrôles et réparations ne peuvent être effectués que par une entreprise certifiée.
Le carnet de pliage et d'inspection peut être utilisé pour retracer les intervalles de pliage, les inspections et les réparations.

Entretien et nettoyage

Les points suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière :
- N'exposez pas le parachute plié à de fortes variations de température et assurer une circulation d'air suffisante pour éviter la condensation.
- N'exposez pas inutilement le secours au soleil (rayons UV).
- Laissez un secours mouillé ou humide sécher complètement sans le replier, à température ambiante ou à l'extérieur dans un endroit ombragé.
- Après un contact avec de l'eau salée, rincez soigneusement le secours à l'eau douce dès que possible.
- Nettoyez tous les composants uniquement à l'eau douce et au maximum avec un savon neutre, n'utilisez jamais de produits chimiques contenant des solvants !

Stockage & transport

Les huiles, graisses, acides et peintures ne doivent pas être stockées à proximité immédiate du parachute. Le stockage doit avoir lieu dans un local sec et bien ventilé. Les parachutes de secours qui ne sont pas utilisés pendant une période prolongée doivent être stockés non pliés.
L'exposition prolongée à la pression ainsi que la chaleur extrême (comme dans le coffre de la voiture en été) doivent être évitées.

Réparations

Si un dommage est constaté lors de l'inspection du parachute de secours, il doit être envoyé à ***KORTEL DESIGN*** ou à un centre de service agréé pour réparation. Ceci s'applique également aux dommages dont les effets sur la navigabilité ne peuvent être clairement déterminés. Dans tous les cas, le fabricant doit être impliqué dans la réparation !

Par principe, les réparations des parachutes de secours ne doivent jamais être effectuées par le pilote lui-même. Les coutures de réparation peuvent avoir une influence importante sur la résistance du système. Les dommages doivent être évalués individuellement dans chaque cas. Par conséquent, seul le fabricant ou un centre de service agréé - toujours en consultation avec le fabricant - peut effectuer des réparations en utilisant des matériaux originaux.

Une instruction de réparation approuvée par le fabricant doit être notée dans le livret de pliage et d'inspection après la réparation. En cas de revente, le livret doit être remis au nouveau propriétaire avec le parachute. La préparation des instructions de réparation par le fabricant est payante. En cas de non-respect des instructions de réparation, la navigabilité certifiée selon EN ou LTF expire automatiquement.

Les taches d'acide et de moisissure ainsi que les déchirures et les éraflures peuvent affecter la résistance des composants. De tels dommages doivent être contrôlés et, si nécessaire, réparés par le fabricant ou un centre de service agréé.

Nous recommandons de toujours inspecter le parachute de secours à la recherche de signes d'usure et, si nécessaire, de faire réparer tout dommage par ***KORTEL DESIGN*** ou un centre de service agréé avant la prochaine utilisation.

Mise au rebut

Les parachutes de secours ***KORTEL DESIGN*** sont principalement constitués de fibres telles que le polyamide, le polyuréthane et le polyéthylène, qui ne nécessitent pas d'élimination particulière. En fin de vie du produit, ils peuvent être jetés avec les déchets plastiques.

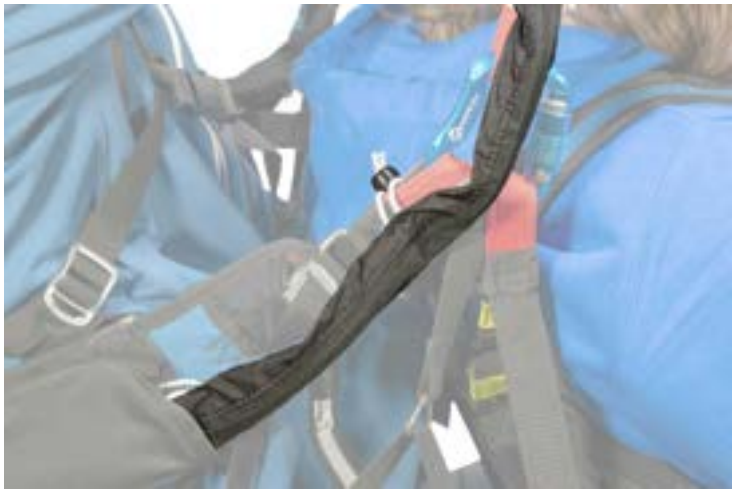


Fourreau de protection d'élévateurs en option

Pour connecter les élévateurs de secours biplace à la sellette du pilote, nous recommandons l'utilisation d'une housse de protection des élévateurs (fourreau de protection ***KORTEL DESIGN***).

Pour installer la housse de protection sur les élévateurs, guidez-la tout le long de l'élévateur de secours depuis le container jusqu'aux points de connexion sur les écarteurs. La fermeture éclair doit être ouverte de quelques centimètres à l'extrémité du côté des points d'attache de l'écarteur. Attachez la boucle blanche de cette extrémité dans le point de connexion sur l'écarteur. Lorsque le parachute de secours est déployé, la fermeture éclair du fourreau s'ouvre automatiquement.







ATTENTION : Dans une situation d'urgence, la vie du pilote peut dépendre de la fiabilité opérationnelle du système de secours. Un pliage incorrect peut donc avoir des conséquences fatales ! En cas de doute, le parachute de secours doit donc être replié par un spécialiste.

Préparation du pliage

Le parachute doit être inspecté visuellement avant le pliage et vérifier que la voilure, les suspentes, les points de suspension, l'élévateur principal et le lien de connexion ne sont pas endommagés. La voilure doit ensuite être suspendue librement au-dessus du sol pendant au moins six heures dans un endroit bien ventilé, sans exposition directe aux rayons UV.

Le pliage doit se faire si possible sur une table dédiée, mais si ce n'est pas possible à minima sur une surface propre et antistatique. Un mousqueton et une corde élastique attachée à la boucle de l'apex de la voile peuvent être utilisés pour appliquer une tension à la voile entre la sellette ou le point de suspension et l'attache. Les cordons de pliage permettent de regrouper les suspentes. Plusieurs sacs de grenaille de plomb ou de sable peuvent être utilisés comme poids pour faciliter le pliage et réduire le volume du paquetage.

Tous les élastiques de pliage doivent être remplacés par des neufs à chaque opération de pliage. Nous recommandons fortement de confier le pliage du secours à un professionnel qualifié.

Matériel nécessaire :
- Instructions de pliage
- Cordons de pliage
- Maillons de connexion (2x)
- Elastiques de pliage (6x)
- Table de pliage, pinces, poids (en option)
- Livret de pliage et d'inspection



ATTENTION : Il est essentiel de s'assurer que la version des instructions de pliage utilisée est bien la dernière.
Les instructions les plus récentes peuvent être téléchargées en plusieurs langues et sous forme de vidéo sur le site Web de ***KORTEL DESIGN***.

Préparation



Connectez le parachute de secours à la sellette comme décrit à la page 8 et placez la sellette sur le sol avec la partie arrière vers le haut.

Trier les suspentes



Séparez les suspentes des élévateurs. Commencez du côté de la sellette et continuez dans la direction de la voilure.



Lorsque vous atteignez la fourche de la ligne centrale, faites tomber le nœud et continuez à séparer les deux faisceaux jusqu'à ce que vous atteigniez la voile.



Vérifiez que toutes les suspentes centrales passent entre les deux suspentes de la fourche (5 lignes sur ***KRISIS KARRE*** 100 & 125, 8 lignes sur ***KRISIS KARRE*** 160, 9 sur ***KRISIS KARRE*** 220).

ATTENTION : Si les suspentes centrales sont à l'extérieur, la voile est twistée sur elle-même.



Suivez les suspentes de frein (élévateur avec 3 lignes) de la sellette à la voile.
Corrigez tous les twists éventuels pour que les suspentes mènent librement à la voile.

Pliage de la voile





Positionnez l'indicateur de direction rouge de la voile vers le sol. Tendre légèrement la voile sur toute sa circonférence de façon à ce que toutes les suspentes principales et centrales soient mises en tension et étirées.



Voile pré-triée après contrôle des suspentes et des twists.



Placez la moitié droite de la voile sur la moitié gauche comme indiqué sur l'image, de façon à ce que le marquage rouge soit visible et face au plieur. Pour le pliage, regroupez les suspentes avec du cordon de pliage.



En raison de ses suspentes asymétriques, le ***KRISIS KARRE*** ne possède qu'une seule boucle de pliage. Cependant, c'est suffisant et cela permet de gagner du temps lors du pliage. La boucle est attachée à la même sangle que le marquage rouge avant.



Des triangles Stabilo sont fixés aux coins latéraux. Une technique de pliage spéciale pour ces parties n'est pas nécessaire. Poursuivre le pliage de la voile jusqu'à la fente arrière (marque 8 pour ***KRISIS KARRE*** 100 & 125, marque 10 pour ***KRISIS KARRE*** 160, marque 12 pour ***KRISIS KARRE*** 220).



Commencez par le panneau 01. Fixez les panneaux déjà triés au sommet avec la main droite et remontez le panneau suivant avec la main gauche, en commençant par la base.



Positionnez les bandes de renfort cousues le long de la suspente centrale et maintenez-les toujours légèrement tendues. Veillez à ce que les bandes de renfort ne soient pas confondues avec les coutures de recouvrement !



Ouvrez l'espace dans le coin arrière pour positionner les suspentes centrales et placez un marqueur entre les autres panneaux. Sur l'image, un container est utilisé comme marqueur.



Positionner toutes les suspentes centrales au milieu et les tendre avec une légère traction (5 suspentes pour ***KRISIS KARRE*** 100 & 125, 8 suspentes pour ***KRISIS KARRE*** 160, 9 suspentes pour ***KRISIS KARRE*** 220). Lissez le tissu de la voile vers le haut au-dessus des suspentes centrales et positionnez-le également au centre.



Continuez à trier jusqu'à ce que tous les panneaux soient sur un côté et que la marque rouge soit à nouveau visible.



Remettez la moitié des panneaux en place, et enlevez le marqueur.





Soulevez le bord du panneau central d'environ 30 cm, et pliez-le sur le côté gauche.



Pliez deux fois les panneaux triés vers l'intérieur à environ un tiers de la profondeur (pas de plis en S !). Ne les pliez pas trop étroitement, car cela augmenterait la hauteur du conteneur. Si nécessaire, utilisez des pinces de pliage ou des poids.



Repliez le bord du panneau central vers le côté droit, vu dans le sens du vol (le côté inférieur sur l'image), et roulez les panneaux de l'autre côté vers l'intérieur également.



Placez l'ouverture ainsi obtenue sur les panneaux pliés et ouvrez l'espace aussi large que les panneaux. Cette méthode de pliage garantit une ouverture contrôlée avec de faibles charges de choc. Cela réduit encore le temps d'ouverture, en particulier dans les rotations avec des taux de chute élevés, alors que le temps d'ouverture est souvent beaucoup plus long lorsque la voilure est pliée avec des plis en S classiques !



Décrochez la boucle et poussez les panneaux l'un contre l'autre au niveau du sommet pour qu'ils aient à peu près la largeur du container.



Enroulez fermement le sommet d'environ 10 à max. 15 cm et poussez-le jusqu'au fond du container.



Formez plusieurs plis en S verticaux et poussez-les dans le container. De multiples plis en S maintiennent le container à plat.

ATTENTION : Il est important d'utiliser une méthode de pliage plate et compacte sans excès d'air entre les panneaux.
Une pression de pliage trop élevée peut nuire à la capacité de la voile à glisser hors du container.





Faites passer la boucle en caoutchouc du container à travers les deux œillets et fixez la voile avec elle en utilisant une boucle du faisceau de suspentes. Retirez ensuite le cordon de pliage !

ATTENTION : Si la corde de pliage n'est pas retirée, le parachute ne s'ouvrira pas lorsqu'il sera libéré.
Un mauvais fonctionnement du parachute de secours peut entraîner des blessures graves ou mortelles.



Regroupez les suspentes comme indiqué sur l'image et nouez trois (max. 4) boucles par côté et regroupez-les avec des élastiques de pliage.



Séparez les élévateurs et placez-les de part et d'autre du container.



Fermez le container avec les deux boucles en caoutchouc.

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

Emergency parachute inspection certificate

Inspection certificate number: **EP_208.2018**

Manufacturer data

Manufacturer name:	**AIR MKG - Kortel Design**
Representative:	**Max Jeanpierre**
Street:	**1096 Avenue André Lasquin**
Post code / Place:	**74700 Sallanches**
Country:	**France**

Sample data

Name:	**Krisis Karré**	Size:	**100**
Steerable	**Yes**	Maximum weight in flight [1] [kg]:	**100**
Weight [2] [kg]	**1.16**	volume packed [cm³]:	**3900**
Serial number flight:	**1703100000002**	Date of reception:	**26.01.2017**
Serial number strength:	**1703100000003**	Date of reception:	**26.01.2017**

Test report summary	Results	Place	Date
Speed of opening,descent rate and stability test 71.5.1.1	**POSITIVE**	Villeneuve	**09.02.2017**
Strength test / opening chock 71.5.1.2	**POSITIVE**	Illarsaz	**29.06.2016**
Steerable parachute flight test 71.5.1.3	**POSITIVE**	Villeneuve	**09.02.2017**
Inner container strength test 71.5.1.4 [3]	**POSITIVE**	Villeneuve	**12.01.2017**
Riser/bridle strength test 71.5.1.5 [4]	**POSITIVE**	Villeneuve	**13.02.2017**

Issue data

Place of declaration:	**Villeneuve**
Date of issue:	**29.03.2018**
Managing director:	**Alain Zoller**
Singature:	

This signature approve the validity of the test reports 71.5.1.1, 71.5.1.2, 71.5.1.3, 71.5.1.4 and 71.5.1.5 (Only if test report are applicable).

Air Turquoise SA has thoroughly tested the sample of emergency parachute mentioned above and certifies its conformity with the following standards : **EN 12491:2001 and LTF NFL II 91/09 chapter 6 Paraglider rescue systems, LTF Ref chapter: 6.1.1 to 6.1.10, except 6.1.10**

[1] Total weight in flight exclude weight of paraglider, also called payload - [2] Weight of the emergency parachute - [3] and [4] this item can be use for several models.

This inspection certificate confirms that the above sample identified by its serial number and only this is in conforms with the standards.

The inspection certificate contain the tests mentioned above and it is complete with the test report number: 71.5.1.1, 71.5.1.2 and 71.5.1.3 only if steerable. 71.5.1.4 and 71.5.1.5 are also included, they can be tested independently.

The declaration must not be reproduced in part without the written permission of Air Turquoise SA.

RE | Rev 13 | 20.01.2017 ISO 71.5.1

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

Emergency parachute inspection certificate

Inspection certificate number: **EP_209.2018**

Manufacturer data

Manufacturer name:	**AIR MKG - Kortel Design**
Representative:	**Max Jeanpierre**
Street:	**1096 Avenue André Lasquin**
Post code / Place:	**74700 Sallanches**
Country:	**France**

Sample data

Name:	**Krisis Karré**	Size:	**125**
Steerable	**Yes**	Maximum weight in flight [1] [kg]:	**125**
Weight [2] [kg]	**1.375**	volume packed [cm³]:	**4700**
Serial number flight:	**DC125-0002**	Date of reception:	**29.06.2016**
Serial number strength:	**DC125-0001**	Date of reception:	**29.06.2016**

Test report summary	Results	Place	Date
Speed of opening,descent rate and stability test 71.5.1.1	**POSITIVE**	Villeneuve	**06.12.2016**
Strength test / opening chock 71.5.1.2	**POSITIVE**	Illarsaz	**29.06.2016**
Steerable parachute flight test 71.5.1.3	**POSITIVE**	Villeneuve	**06.12.2016**
Inner container strength test 71.5.1.4 [3]	**POSITIVE**	Villeneuve	**12.01.2017**
Riser/bridle strength test 71.5.1.5 [4]	**POSITIVE**	Villeneuve	**13.02.2017**

Issue data

Place of declaration:	**Villeneuve**
Date of issue:	**29.03.2018**
Managing director:	**Alain Zoller**

Singature:



This signature approve the validity of the test reports 71.5.1.1, 71.5.1.2, 71.5.1.3, 71.5.1.4 and 71.5.1.5 (Only if test report are applicable)

Air Turquoise SA has thoroughly tested the sample of emergency parachute mentioned above and certifies its conformity with the following standards : **EN 12491:2001 and LTF NFL II 91/09 chapter 6 Paraglider rescue systems, LTF Ref chapter: 6.1.1 to 6.1.19, except 6.1.10**

[1] Total weight in flight exclude weight of paraglider, also called payload - [2] Weight of the emergency parachute - [3] and [4] this item can be use for several models

This inspection certificate confirms that the above sample identified by its serial number and only this is in conforms with the standards.

The inspection certificate contain the tests mentioned above and it is complete with the test report number: 71.5.1.1, 71.5.1.2 and 71.5.1.3 only if steerable. 71.5.1.4 and 71.5.1.5 are also included, they can be tested independently

The declaration must not be reproduced in part without the written permission of Air Turquoise SA.

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65

Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

Emergency parachute inspection certificate

Inspection certificate number: **EP_210.2018**

Manufacturer data

Manufacturer name:	**AIR MKG - Kortel Design**
Representative:	**Max Jeanpierre**
Street:	**1096 Avenue André Lasquin**
Post code / Place:	**74700 Sallanches**
Country:	**France**

Sample data

Name:	**Krisis Karré**	Size:	**160**
Steerable	**Yes**	Maximum weight in flight [1] [kg]:	**160**
Weight [2] [kg]	**1.778**	volume packed [cm³]:	**5300**
Serial number flight:	**DC160-002**	Date of reception:	**07.12.2016**
Serial number strength:	**DC160-001**	Date of reception:	**07.12.2016**

Test report summary	Results	Place	Date
Speed of opening,descent rate and stability test 71.5.1.1	**POSITIVE**	Villeneuve	**07.02.2017**
Strength test / opening chock 71.5.1.2	**POSITIVE**	Illarsaz	**08.12.2016**
Steerable parachute flight test 71.5.1.3	**POSITIVE**	Villeneuve	**07.02.2017**
Inner container strength test 71.5.1.4 [3]	**POSITIVE**	Villeneuve	**12.01.2017**
Riser/bridle strength test 71.5.1.5 [4]	**POSITIVE**	Villeneuve	**13.02.2017**

Issue data

Place of declaration:	**Villeneuve**
Date of issue:	**29.03.2018**
Managing director:	**Alain Zoller**

Signature:

This signature approve the validity of the test reports 71.5.1.1, 71.5.1.2, 71.5.1.3, 71.5.1.4 and 71.5.1.5 (Only if test report are applicable).

Air Turquoise SA has thoroughly tested the sample of emergency parachute mentioned above and certifies its conformity with the following standards : **EN 12491:2001 and LTF NFL II 91/09 chapter 6 Paraglider rescue systems, LTF Ref chapter: 6.1.1 to 6.1.19, except 6.1.10**

[1] Total weight in flight exclude weight of paraglider, also called payload - [2] Weight of the emergency parachute - [3] and [4] this item can be use for several models.

This inspection certificate confirms that the above sample identified by its serial number and only this is in conforms with the standards.

The inspection certificate contain the tests mentioned above and it is complete with the test report number: 71.5.1.1, 71.5.1.2 and 71.5.1.3 only if steerable. 71.5.1.4 and 71.5.1.5 are also included, they can be tested independently.

The declaration must not be reproduced in part without the written permission of Air Turquoise SA.

RE | Rev 13 | 20.01.2017 ISO 71.5.1

AIR TURQUOISE SA | PARA-TEST.COM
Route du Pré-au-Comte 8 • CH-1844 Villeneuve • +41 (0)21 965 65 65
Test laboratory for paragliders, paraglider harnesses
and paraglider reserve parachutes

paragliding by air turquoise

Emergency parachute inspection certificate

Inspection certificate number: **EP_211.2018**

Manufacturer data

Manufacturer name:	**AIR MKG - Kortel Design**
Representative:	**Max Jeanpierre**
Street:	**1096 Avenue André Lasquin**
Post code / Place:	**74700 Sallanches**
Country:	**France**

Sample data

Name:	**Krisis Karré**	Size:	**220**
Steerable	**Yes**	Maximum weight in flight [1] [kg]:	**220**
Weight [2] [kg]	**2.57**	volume packed [cm³]:	**7300**
Serial number flight:	**17032200002**	Date of reception:	**26.01.2017**
Serial number strength:	**17032200003**	Date of reception:	**07.12.2016**

Test report summary	Results	Place	Date
Speed of opening,descent rate and stability test 71.5.1.1	**POSITIVE**	Villeneuve	**07.09.2017**
Strength test / opening chock 71.5.1.2	**POSITIVE**	Illarsaz	**08.12.2016**
Steerable parachute flight test 71.5.1.3	**POSITIVE**	Villeneuve	**07.09.2017**
Inner container strength test 71.5.1.4 [3]	**POSITIVE**	Villeneuve	**12.01.2017**
Riser/bridle strength test 71.5.1.5 [4]	**POSITIVE**	Villeneuve	**13.02.2017**

Issue data

Place of declaration: **Villeneuve**
Date of issue: **29.03.2018**
Managing director: **Alain Zoller**
Singature:

This signature approve the validity of the test reports 71.5.1.1, 71.5.1.2, 71.5.1.3, 71.5.1.4 and 71.5.1.5 (Only if test report are applicable)

Air Turquoise SA has thoroughly tested the sample of emergency parachute mentioned above and certifies its conformity with the following standards : EN 12491:2001 and LTF NFL II 91/09 chapter 6 Paraglider rescue systems, LTF Ref chapter: 6.1.1 to 6.1.19, except 6.1.10

le weight of paraglider, also called payload - [2] Weight of the emergency parachute - [3] and [4] this item

This inspection certificate confirms that the above sample identified by its serial number and only this is in conforms with the standards.

The inspection certificate contain the tests mentioned above and it is complete with the test report number: 71.5.1.1, 71.5.1.2 and 71.5.1.3 only if steerable. 71.5.1.4 and 71.5.1.5 are aslo included, they can be tested independently.

The declaration must not be reproduced in part without the written permission of Air Turquoise SA.

NOTES :



KORTEL DESIGN

1096 avenue André LASQUIN - 74700 SALLANCHES - FRANCE

Phone : +33(0)9.50.10.73.27
Email : info@korteldesign.com
Website : www.korteldesign.com