



## National Parachute Industries, Inc.

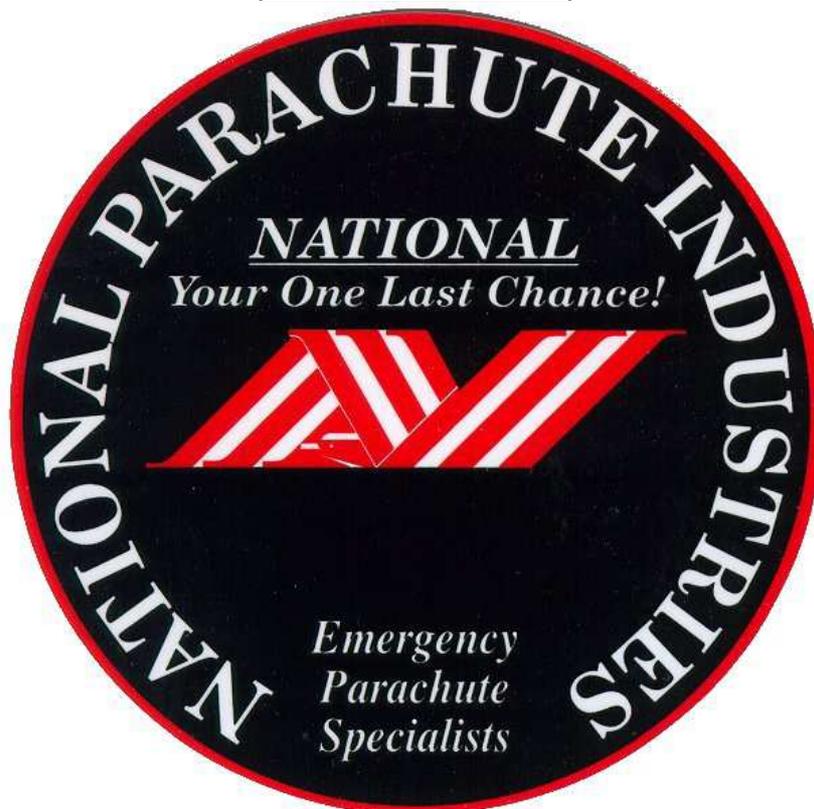
47 East Main Street - Flemington, New Jersey 08822 – États Unis  
Tél 001 90 87 82 16 46 Fax 001 90 87 82 56 38  
E-mail [info@nationalparachute.com](mailto:info@nationalparachute.com)

# Parachute de Sauvetage Manuel

Traduction Officielle adaptée à la réglementation française

NATIONAL 360 / NATIONAL 425 / NATIONAL 490 / NATIONAL FLAT  
(TSO-C23b)

(APPROUVE E.A.S.A\*)



***NATIONAL*** – “Votre Toute Dernière Chance”

[www.nationalparachute.com](http://www.nationalparachute.com)

(Manuel d'utilisation P/N 81101-2P)

\*European Aviation Security Agency



# AVERTISSEMENT



Le parachutisme est une activité à haut risque qui peut causer ou entraîner des blessures graves ou la mort.

Il peut arriver que les parachutes fonctionnent mal, même lorsqu'ils sont bien conçus, manufacturés, assemblés, pliés, entretenus et utilisés. Les conséquences d'un tel dysfonctionnement peuvent être des blessures graves ou même la mort.

N'achetez ni n'utilisez jamais aucun équipement de parachute manufacturé ou vendu par National Parachute Industries, Inc. à moins d'avoir compris et accepté volontairement les risques encourus.

N'achetez ni n'utilisez jamais aucun équipement de parachute manufacturé ou vendu par National Parachute Industries, Inc. avant d'avoir accepté de lire, de comprendre, et de suivre toutes les instructions, les recommandations, les obligations et les limites des fabricants.

N'achetez ni n'utilisez jamais aucun équipement de parachute manufacturé ou vendu par National Parachute Industries, Inc. sans avoir lu, compris, et accepté cet « Avertissement » ainsi que l'encadré « Exclusion de garantie – Décharge de responsabilité – Clause de renonciation » qui suit :

## EXCLUSION DE GARANTIE – DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ – CLAUSE DE RENONCIATION

*Il est expressément entendu et convenu que par l'utilisation des présentes par l'Acheteur ou tout utilisateur ultérieur, National Parachute Industries, Inc. et / ou le vendeur ne pourront en aucune façon être tenus responsable et ne fourniront aucune garantie directement ou indirectement, légale, par application de la loi ou autrement, au-delà de celle exprimée dans le présent document. L'équipement de parachutisme est vendu avec tout défaut éventuel et sans aucune garantie marchande ou d'adéquation à un usage particulier exprimée directement ou indirectement.*

*National Parachute Industries, Inc. décline toute responsabilité délictuelle en cas de dommage direct ou consécutif, y compris des blessures corporelles résultant d'un mauvais fonctionnement ou d'un vice de conception, de fabrication, de matériaux ou d'assemblage, ayant pu être causé par négligence de la part de National Parachute Industries, Inc. ou autrement.*

*L'acheteur et/ou l'utilisateur de tout équipement de parachutisme manufacturé ou vendu par National Parachute Industries, Inc., qui autorise qu'il soit utilisé par d'autres, décline toutes responsabilités de la part de National Parachute Industries, Inc., pour toute blessure corporel ou tout autre dommage résultant de cet usage.*

*La responsabilité de National Parachute Industries, Inc. se limite d'un point de vue du matériau ou de l'assemblage au remplacement des éléments jugés défectueux après examen par le fabricant dans les 120 jours qui suivent l'achat, et qui n'aurait pas été causé par un accident, un mauvais traitement, une utilisation inappropriée, une modification, un démontage non-autorisé, ou une mauvaise utilisation. Les dommages-intérêts de l'Acheteur et/ou de l'utilisateur seront considérés liquidés par les coûts de remplacement comme dans les conditions sus-mentionnées.*

*Si vous n'acceptez pas les risques des sports aériens, ou si vous n'acceptez pas la possibilité que votre parachute ou ses composants puissent disfonctionner et vous causer des blessures ou la mort, vous devez alors reconsidérer votre implication dans les sports aériens et le sport parachutiste.*

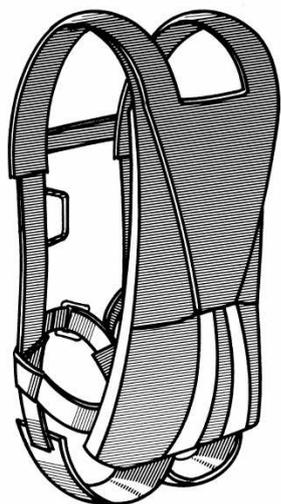
# TABLE DES MATIÈRES

	Page
Avertissement, Exclusion de Garantie - Décharge de Responsabilité - Clause de Renonciation	1
Table des Matières.....	2
Illustrations des parachutes.....	3
Renseignements généraux concernant les parachutes.....	4
Liste de contrôle du client.....	4
Actualités des parachutes.....	5
Vitesses relatives et parachutes.....	6
Liste des pièces.....	7
Limitations d'utilisation.....	8
S'équiper avec le parachute.....	8-9
Réglage du harnais.....	10
Mode d'emploi.....	11
Manoeuvre du parachute.....	12
Procédures d'atterrissage.....	13
Atterrissages dangereux/d'urgence.....	13-14
Stockage, Soins, Durée de vie du parachute.....	14-14a
Cycle de pliage du parachute.....	15
Vérification du parachute.....	15
Élastique « Phantom ».....	15
Instructions de pliage.....	15a-24
Instructions de pliage/conditionnement pour « National Flat ».....	20-24

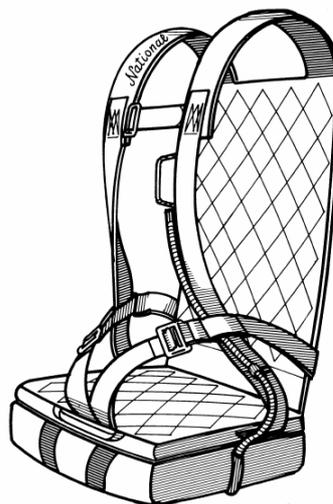
A NOTER:1: Pour fichier PDF (en anglais) de ce mode d'emploi (avec photos en couleur), veuillez voir page « LINKS » (*liens*) du site web de National Parachute Industries, Inc.

A NOTER:2: Fichier PDF des suppléments de pliage des produits « Seat » et/ou « Chair » sont également disponibles sur la page « LINKS ».

# ILLUSTRATIONS DES PARACHUTES



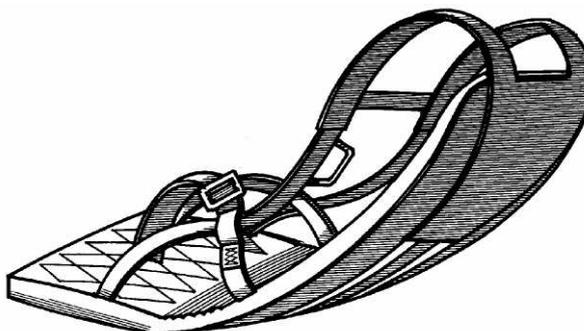
NATIONAL « BACK » (DORSAL) PARACHUTE  
(N-360 / N-425 / N-490)



NATIONAL « SEAT » (SIEGE) PARACHUTE  
(N-360S / N-425-S / N-490-S)



« NATIONAL FLAT »



NATIONAL « CHAIR » (CHAISE) PARACHUTE  
(N-360-C / N-425-C / N-490-C)

# RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LES PARACHUTES

National Parachute est fier de la qualité de ses Parachutes de Sauvetage pour Pilote. Lorsque vous recevez votre nouveau système de parachute, veuillez vérifier les éléments suivants:

- Le poids et les limitations de vitesses relatives sont inscrits sur l'étiquette d'avertissement orange attachés à la poche qui se trouve sous le monogramme « National » côté intérieur de l'épaule droite. Le fait d'enlever cette étiquette annule toutes les garanties ainsi que le « Technical Standard Order » (*TSO: certification du Federal Aviation Administration*). Pliez l'étiquette d'avertissement dans la poche lorsque vous portez le parachute sinon laissez-la visible.
- Pour un accès plus facile, le document concernant les pliages et l'étiquette d'identification « TSO » sont situées à côté de l'étiquette d'avertissement, à l'intérieur du rabat couvre-élévateur sur l'épaule droite.
- Vous avez peut-être reçu des coussins additionnels pour plus de confort avec votre parachute. Ils sont prévus pour une possible utilisation dans l'avenir (par exemple en changeant le matériel « Thread-Thru » en « snaps »).
- Si le parachute a été acheté avec l'option « GRF » (coussins de siège), les coussins longues jambes « standard » sont fournis. Les coussins peuvent être installés par l'utilisateur si le « GRF » est enlevé.
- Conseils de nettoyage pour l'option « peau de mouton »:
  - 1) Rincer avec de l'eau fraîche.
  - 2) Laver à l'eau tiède, savonneuse pendant 3 minutes.
  - 3) Rincer dans de l'eau tiède (deux fois).
  - 4) Essorer (sans tordre), laisser sécher à l'air, à l'abri du soleil, ensuite broser.
- Les modèles « Seat » ou « Chair » requièrent des indications de pliage supplémentaires.

## LISTE DE CONTRÔLE DU CLIENT

- Présence du document a/s pliages périodiques du parachute (sous / à l'intérieur du rabat de l'épaule droite)
- Taille / Modèle comme requis
- Étiquette d'avertissement visible (à plier à l'intérieur de la poche existante)
- Guide d'utilisateur inclus
- « Chair » / « Seat » supplément d'indications d'emballage inclus (si applicable)
- Coussins de confort « Snap » attachés ou joints (voir explication ci-dessus)
- Accessoires ou Options commandés
- Garder le carton/emballage pour renvoi (en cas de repliage, entretien etc.)

# ACTUALITÉS DES PARACHUTES

## INFORMATIONS: juillet 2006

On annonce le « NATIONAL FLAT » comme option de sac pour « Back » Parachutes (Parachutes Dorsal). Étant légèrement plus large et plus long, le conteneur permet un ensemble plus plat et existe en niveau de finitions options « Signature » et « Premium ». De plus, il peut être conditionné et plié dans une configuration de votre choix: soit 1) « Fully Flat pack » (*plié complètement plat*), attendu que l'épaisseur est régulière de haut en bas ou 2) « Taper packed » (*fuselé*), pour être plus épais en haut et moins épais en bas. Voir notre site web pour plus de détails du « NATIONAL FLAT ».

## INFORMATIONS: 11 novembre 1999

On annonce notre nouveau, « A » (alternatif) Option Harnais pour National « Back », « Seat » et « Chair » Parachutes. Le but est un CONFORT amélioré en positionnant le matériel de sangle de jambe plus loin des genoux. Le matériel de sangle de jambe « snap » et « V-ring » est repositionné 5 pouces (≈12,5cm) vers l'arrière pour placer le matériel plus loin des genoux. Cela sert au même usage que le modèle générique harnais « Aerobic » (en repositionnant le matériel)...mais maintient la configuration de sangles de jambes du parachute standard avec simplicité. Un autre avantage important de la conception du harnais National « A » est que vous maintenez la sécurité tout en améliorant le confort de la partie supérieur du harnais avec *une sangle de ventre standard*.

## INFORMATIONS: 1 janvier 1990

### VOILURE « PHANTOM AEROSTAR » DE HAUTE TECHNOLOGIE

Les Parachutes de Sauvetage pour Pilotes produits par National sont conçus pour l'innovante voileure « Phantom AeroStar »: Un design avec haut profil conique, nylon anti-déchirure, poche de rangement complète, bande de renfort pour la couronne, en Kevlar laminé, filet au pH certifié, attache-suspentes de type « Ram-Air »; bien-entendu ce qui se fait de mieux en matière de conception et fabrication de parachutes.

### FENTES DIRECTIONNELLES CALIBREES

Dans la plupart des parachutes d'urgence, la taille de l'ouverture est déterminé par la taille du panneau « A ». Les ouvertures dans le « Phantom AeroStar » ont une taille parfaitement adapté pour la meilleur combinaison de direction, stabilité et vitesse de descente pour chaque taille/modèle.

### HARNAIS ENTIEREMENT AJUSTABLE

Les sangles ajustable pour la poitrine et les jambes sont standards; en plus de cela, le harnais de série permet d'ajuster entièrement la sangle principale du harnais (main lift web: MLW). Cela donne un plus grand confort et un ajustement correct adapté à la plupart des morphologies.

### « GRAVITY RETAINER FLAP » (GRF): (*rabat de maintien de pesanteur*)

Le « GRF » est conçu pour tenir le parachute en bas et à sa place au cours des acrobaties aériennes,....comme le fait normalement la pesanteur. Caractéristiques et Options:

- Empêche le parachute de se soulever ou se déplacer
- Améliore le confort d'assise
- Options de personnalisation disponibles
- Cuissards intégrés
- Attaché à la base/en bas du sac-parachute
- Ajouté au « National Flat » (fuselé) permet une forme plus plate que celle de « Chair Parachute »(Chaise)

### PLAN DE PROTECTION DE 5-ANS DU PROPRIETAIRE

Tous les parachutes d'urgence pour pilote de National sont couverts par notre extraordinaire « Plan de Protection de 5 ans du Propriétaire ». Si votre parachute est endommagé de n'importe quelle façon au cours d'une réelle utilisation d'urgence, National paye pour la réparation ou le remplacement.

# VITESSES RELATIVES ET PARACHUTES

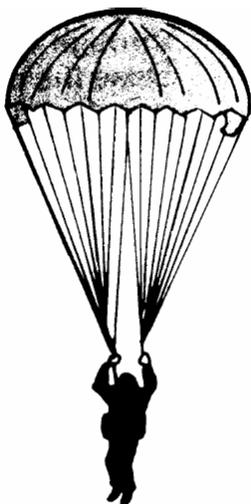
Ces dernières années, les avions voltige aériennes ont nettement développé leurs performances et leurs vitesses. Au cours de nombreuses manoeuvres il est courant de dépasser les 200 noeuds.

Les parachutes, à l'inverse, n'ont pas poursuivi cette même progression. On estime que le « parachute d'urgence moderne » (prenant en compte plusieurs marques différentes) fabriqué au cours des années 80 et 90 peuvent supporter une **vitesse maximum de déploiement de 140-150 noeuds**.

## CONTEXTE:

En 1981, National s'est lancé dans le projet de conception et de commercialisation avec succès d'un parachute qui réponde à la demande et aux exigences de la clientèle dans les domaines suivants:

- petit volume
- poids léger
- confortable
- prix compétitif
- répondant aux standards « TSO » et « E.A.S.A » (depuis 2008).



Nous avons développé la ligne des parachutes d'urgence de National en ayant ces paramètres à l'esprit. Après plus de 30 ans de fabrication nous avons produit plus de 15,500 parachutes d'urgence, ce qui nous a valu de nombreuses lettres de remerciement pour des vies sauvées.

La question que de nombreux pilotes nous posent à présent est: « que se passera-t-il si l'on saute et que l'on ouvre le parachute à plus de 200 noeuds? » La réponse est: « nous ne pouvons pas prévoir les résultats ». Bien que les tests requièrent une marge de sécurité, nous n'avons aucun moyen de déterminer le point de rupture. On évalue la vitesse maximale de déploiement de nos parachutes à 140 noeuds, comme cela est indiqué sur son étiquette.

Les situations d'urgence peuvent se produire sous différentes formes. Dans une situation de « grande vitesse relative » (au delà de 140-150 noeuds) l'avion peut devenir « aérodynamiquement instable » et ralentir considérablement de lui même. Si les circonstances exigent un saut immédiat à grande vitesse relative, nous recommandons vivement au pilote *d'attendre 3-4 secondes avant de tirer sur la poignée* après le saut. Dans ce laps de temps le corps humain en chute libre va décélérer rapidement pour atteindre une vitesse relative qui corresponde aux paramètre de conception.

D'un point de vue de développement et de fabrication, seul le temps nous dira s'il existe un réel besoin de parachutes conçus pour supporter des vitesses relatives plus importantes. Au regard des matériaux et de la technologie des parachutes d'aujourd'hui, cette conception serait plus lourde, volumineuse, et reviendrait considérablement plus cher.

# LISTE DES PIÈCES

<u>PIECE #</u>	<u>DESCRIPTION</u>
80561-35	"Maillon Rapide" français Maillon #5
81002-1	Voile Phantom 24 (National 360 seulement) sur Maillon #5.*
81002-10	Voile Phantom 24 Aerostar (National 360 seulement) sur Maillon #5.*
81002-2	Voile Phantom 26 (National 425 seulement) sur Maillon #5.*
81002-20	Voile Phantom 26 Aerostar (National 425 seulement) sur Maillon #5.*
81002-30	Preserve 1 Model FFE 201-C (National Flat) sur Maillon #5
81002-4	Voile Phantom 28 (National 490 seulement) sur Maillon #5.*
81002-40	Voile Phantom 28 Aerostar (National 490 seulement) sur Maillon #5.*
81101-2	Ensemble Harnais/Sac Style « Back »( <i>dorsal</i> ) seulement.
81101-2F	Ensemble Harnais/Sac Style « Back »( <i>dorsal</i> ), "National Flat" seulement.
81101-2P	Parachute de Secours Mode d'Emploi ( <i>traduit en français</i> )
81101-3	Ensemble Harnais/Sac Style « Seat »( <i>siège</i> ) seulement.
81101-3P	Parachute de Secours Mode d'Emploi -- Supplément « Seat »( <i>siège</i> )
81101-5	Ensemble Harnais/Sac Style « Chair »( <i>chaise</i> ) seulement.
81101-5P	Parachute de Secours Mode d'Emploi – Supplément « Chair »( <i>chaise</i> )
81101-24	Drisse d'extracteur, en Nylon Tissé carré 1" Mil-T-5038, d'une longueur de 54.0" ( $\approx 137,16\text{cm}$ ).
81101-27A	Gaine de poignée, 21.0" ( $\approx 53,34\text{cm}$ ) longueur hors tout.
81101-27B	Gaine de poignée, 24.0" ( $\approx 60,96\text{cm}$ ) longueur hors tout.
81101-28A	Boucle de Verrouillage, Sac, Type Ila Ligne, MIL-C-5040 cousue d'une longueur de 8½" ( $\approx 21,59\text{cm}$ ) pour Parachutes 360/425/490 « Back » et « Chair ».
81101-28B	Boucle de Verrouillage, Sac, Type Ila Ligne, MIL-C-5040 cousue avec une longueur de 10" / 10½" / 11½" ( $\approx 25,4 / 26,67 / 29,21\text{cm}$ ) pour Parachutes 360/425/490 « Seat ».
81101-29	Bracelet Élastique, 1/8" (.125) ( $\approx 0.32\text{cm}$ ) Corde de choc, pour Style « Seat » seulement.
81201-5	Extracteur, 357 Magnum-S avec calotte, 36" ( $\approx 91.44\text{cm}$ ) diamètre, gonflement rapide
81201-6 C/PT	Extracteur, 357 Magnum avec tabs, 36" ( $\approx 91.44\text{cm}$ ) diamètre, gonflement rapide avec « Calotte de Protection » sur le « cap » (remplace 357 Magnum-S)
81301-2A	Poignée d'ouverture 3¾" (33.25) ( $\approx 84,45\text{cm}$ ) hors tout, 2 aiguilles, espacé de 6 3/8" (6.375) ( $\approx 16.19\text{cm}$ ), poignée Martin Baker en métal (obsolète, remplacée par 2B)
81301-2B	Poignée d'ouverture 3¾" (33.25) ( $\approx 84,45\text{cm}$ ) hors tout, 2 aiguilles, espacé de 6 3/8" (6.375) ( $\approx 16.19\text{cm}$ ), avec poignée « D » en métal.
81301-2C	Poignée d'ouverture 36⅜" (36.375) ( $\approx 92.39\text{cm}$ ) hors tout, 2 aiguilles, espacé de 6 3/8" (6.375) ( $\approx 16.19\text{cm}$ ), avec poignée « D » en métal.

\*"Maillon Rapide" français Maillon #5, P/N 80561-35

# LIMITATIONS D'UTILISATION

Hauteur minimale de déploiement conseillé: 500 ft ( $\approx 152,40m$ ) du niveau du sol  
Gamme de poids du pilote: de 100lb (45kg) à 241lb (109kg)  
Stabilité: +/- 5 degrés de la verticale suivant le poids de l'utilisateur  
Perte normale d'altitude pendant ouverture: 200 – 300ft ( $\approx 60,96 – 91,44m$ )  
Force exercée sur poignée: 22lb maximum ( $\approx 9,979kg$ )  
Déplacement vers l'avant: 3 – 10mph ( $\approx 4,827 – 16,093km/h$ ) en fonction du poids  
Maniabilité: 360 degrés en 8-10 secondes suivant le poids de l'utilisateur  
Temps d'ouverture normale: 2-3 secondes (selon vitesse de chute).

Pour maintenir le niveau de performance, les rapports suivants sont conseillés:

Jusqu'à 177lbs. ( $\approx 80,287kg$ ) poids du pilote.....National 360 avec Voile 24' « Aerostar »  
Jusqu'à 208lbs. ( $\approx 94,348kg$ ) poids du pilote.....National 425 avec Voile 26' « Aerostar »  
Jusqu'à 220lbs. ( $\approx 99,792kg$ ) poids du pilote.....National Flatpack avec Voile « Preserve I »  
Jusqu'à 241lbs. ( $\approx 109,317kg$ ) poids du pilote.....National 490 avec Voile 28' « Aerostar »

L'usage d'un parachute à d'autres fins que le sauvetage (tracté, ascensionnel, base-jump...) annule toute responsabilité éventuelle.

## S'ÉQUIPER AVEC LE PARACHUTE

Il y a trois réglages primaires de matériel pour le Harnais National Parachute: une sangle de poitrine et deux cuissards. Il existe trois choix de matériel:

1. Boucle de Réglage (T.T.) ..... →
2. Mousqueton normal(B-12)/V-Anneau Réglable..... →
3. Mousqueton avec éjecteur rapide(QE)/V-Anneau Réglable →



Pour s'équiper avec le harnais:

- 1) La boucle TT est plus simple et plus légère mais il est nécessaire de passer les sangles dans la boucle. Ceci est obligatoire pour la sangle de poitrine. Les cuissards fonctionnent de la même façon.
- 2) Les mousquetons B-12 s'accrochent simplement au V-anneau d'accouplement. Pour enlever le B-12 on appuie sur la protection pour décrocher le V-anneau. (Inconvénient:..il faut qu'il y ait du jeu pour pouvoir se détacher).
- 3) Les mousquetons QE s'attachent dans la même façon que les B-12 et ont un levier intégré pour éjecter le V-anneau ce qui peut être effectué sous un tension modéré. Il est plus rapide et plus facile d'enlever le harnais avec les mousquetons QE. (Inconvénient:..les mousquetons QE sont plus onéreux et peuvent exiger une maintenance supplémentaire car plus fragiles).

## S'ÉQUIPER AVEC LE PARACHUTE (SUITE)

Mettre le sac et le harnais sur les épaules et verrouiller la sangle de poitrine. Tirer les cuissards entre les jambes et verrouiller les deux cotés. Tirer les bouts libres des sangles pour enlever un jeu trop important et ainsi maintenir le confort. Passer au paragraphe suivant « réglage du harnais ».

Votre harnais de parachute est livré aussi avec des coussins de cuissard ajustable. Les coussins peuvent être facilement manipulés d'avant en arrière le long de la sangle des cuissards (au dessous de la jonction de la sangle de coté qui passe par la hanche et de la sangle principale du harnais (*MLW*)). Pour positionner les coussins pour un maximum de confort lors d'une utilisation réelle, insérer l'index entre l'arrière de la sangle de cuissard et la partie haute du coussin de cuissard pour pouvoir défaire le Velcro. Faire glisser le coussin afin que le bout soit positionné près du réglage « Velcro » de lombaires et refermer le Velcro. Les coussins resteront bien ajustés prêts pour une prochaine utilisation.



Les derniers réglages devront être confortables mais suffisamment serrés et seront déterminés par un compromis entre position assise et debout. Rentrer les bouts des sangles dans les coussins. Ranger la sangle de poitrine.

## RÉGLAGE DU HARNAIS

Les Parachutes sont aussi pourvus d'un harnais réglable ce qui permet une quatrième possibilité importante de réglage pour l'adapter à de nombreuses longueurs de bustes. Lorsque vous portez le parachute sur les épaules, le dessus du sac du parachute est positionné à hauteur des épaules (pour les parachutes « Seat » au bas des reins). La position de la sangle principale du harnais (*MLW*) est à présent située de la partie supérieure du torse (zone pectorale) jusqu'à la jonction de la sangle principale du harnais et des sangles de côté au niveau de la partie supérieure de la jambe/hanche. Le cuissard devra être orienté d'un angle de 30-45° à la verticale par rapport à l'entrejambe. Pour avoir un idée d'un harnais parfaitement ajusté, regardez le croquis de la page suivante intitulée « PARACHUTES « BACK » & « CHAIR » ». Seuls les conceptions de harnais de National permettent un réglage de la sangle principale du harnais (*MLW*) qui procure un confort supplémentaire et des éléments de sécurité sans matériaux ni poids supplémentaires.

La sangle principale du harnais passe entre deux épaisseurs de sangle de côté. A l'arrière de la sangle principale du harnais, au dessous de la poignée de parachute se trouve une bande de Velcro « velours ». A l'intérieur de la sangle de côté se trouve la bande de Velcro « crochet ». Lorsque ces deux parties de Velcro sont en contact votre sangle principale du harnais et votre sangle de côté sont fixées correctement (ainsi, la position de réglage est conservée après avoir enlevé le harnais). Pour changer le réglage, insérez votre index entre les deux épaisseurs de sangle et séparez le Velcro. Garder le doigt à l'intérieur pour empêcher au Velcro de se refermer pendant que vous faites glisser la sangle principale du harnais vers la position désirée. Enlevez votre doigt et appuyez sur les deux parties de Velcro pour qu'elles se referment et pour sécuriser le réglage.

Dans l'illustration ci-dessous, un gros plan du réglage du harnais ajustable (jonction de la sangle principale du harnais et la sangle lombaire). Le Velcro à l'intérieur de la jonction est utilisé pour maintenir votre réglage habituel en place pour la prochaine utilisation. Si besoin est, on peut facilement et rapidement le changer pour des personnes plus grandes ou plus petites.



# MODE D'EMPLOI

Avant chaque vol vous devrez vérifier/inspecter:

1. La poignée soigneusement rangée dans son logement, les deux aiguilles correctement installées dans les boucles de fermeture
2. Gaine de câble de poignée sans dommages et les embouts cousus bien attachés
3. Toute les sangles de harnais et le matériel pour un bon fonctionnement sans dommage
4. Le document concernant le pliage pour être sur que le parachute est « à jour »

Le Parachute de Sauvetage de National est activé manuellement en tirant sur la poignée. Nous recommandons de savoir localiser la poignée ou de l'avoir dans la main dès que vous quittez l'avion.

Il faut agripper fermement la poignée généralement avec la main droite (la main gauche ou les deux mains peuvent être utiliser si nécessaire). Une fois la poignée enlevée de la poche, il y a approximativement un surplus de 6cm dans le câble de la poignée pour pouvoir tirer la poignée avant que les aiguilles ne soient dégagées. La poignée est tirée de toute la longueur d'un bras et d'un coup vers le bas pour les Parachutes « Back » et « Chair » et d'un coup vers le haut pour les Parachutes « Seat ». Voir les dessins ci-dessous.

PARACHUTE « BACK »/« CHAIR »



PARACHUTE « SEAT »



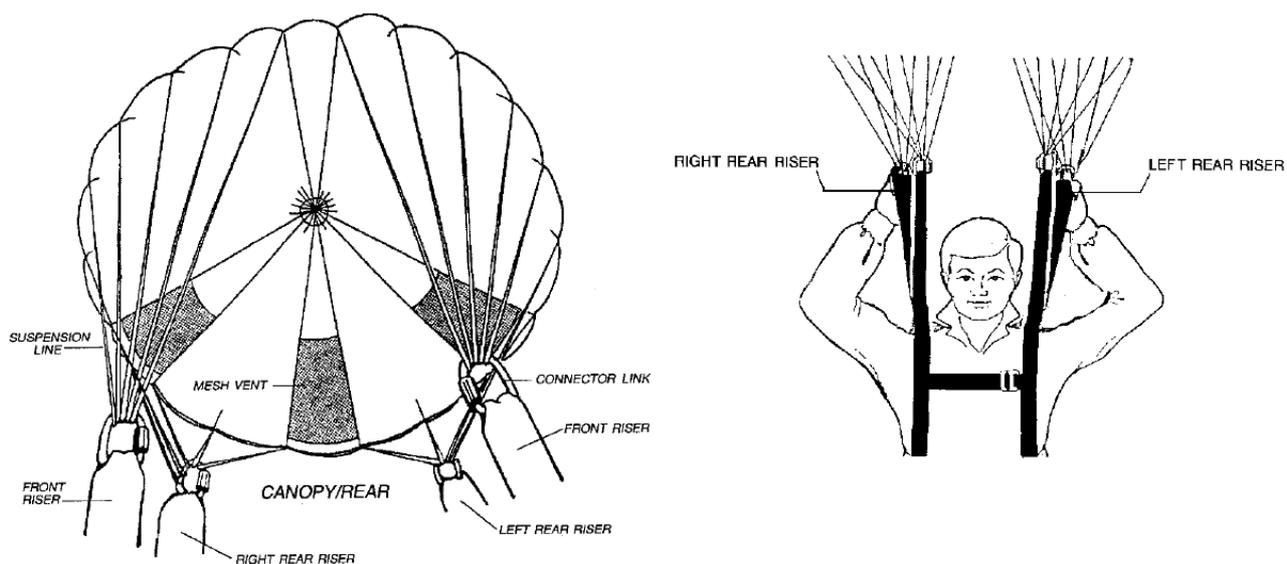
Le parachute s'ouvrira normalement et dans sa totalité dans les trois secondes qui suivent l'activation. Si une urgence survient, adoptez les étapes suivantes:

- 1) Vérifier l'altitude au dessus le niveau du sol.
  - a Pour des sauts en dessous de 1000 mètres de hauteur quittez l'avion et tirez sur la poignée immédiatement
  - b Pour les sauts entre 1000 mètres et 3300 mètres de hauteur sortez de l'avion, et attendez 5 secondes avant de tirer sur la poignée
  - c Pour des sauts au-dessus 3300 mètres de hauteur attendez d'atteindre une basse altitude avant de tirer sur la poignée
- 2) Quittez l'avion et tirer sur la poignée
- 3) Atteindre et prendre en main les élévateurs arrières. Tirez-en un vers le bas pour observer la vitesse de rotation.
- 4) Voir page suivante « MANOEUVRE DU PARACHUTE »

# MANOEUVRE DU PARACHUTE

Une fois sous voile, votre taux de descente se stabilisera à approximativement 6m/seconde avec une masse corporelle de 86kg basé sur la National Phantom 26' (part no. 81001-2) ou le National Phantom « Aerostar » 26' (part no. 81001-20).

Votre parachute est de forme circulaire après avoir été ouvert en totalité. Il y a trois tuyères de direction en résille situées à l'arrière de la voile – voir le croquis de gauche ci-dessous. Les tuyères de direction rendent la voile manoeuvrable et créent une vitesse 6 à 15km/heure environ (en fonction du poids et de l'altitude) dans la direction face à laquelle vous êtes.



Le parachute peut tourner sur la droite en tractionnant vers le bas sur l'élévateur arrière droit de 10 à 15cm, il faut faire la même action sur l'élévateur gauche pour tourner à gauche. Un élévateur arrière peut être tiré vers le bas plus efficacement en plaçant les doigts entre les suspentes puisqu'elles s'attachent à l'étrier de connexion au bout de l'élévateur. (Voir le croquis droit ci-dessus). Le parachute continuera à tourner jusqu'à ce que l'on relâche l'élévateur arrière. Il faut entre 8 et 10 secondes pour effectuer un tour de 360°.

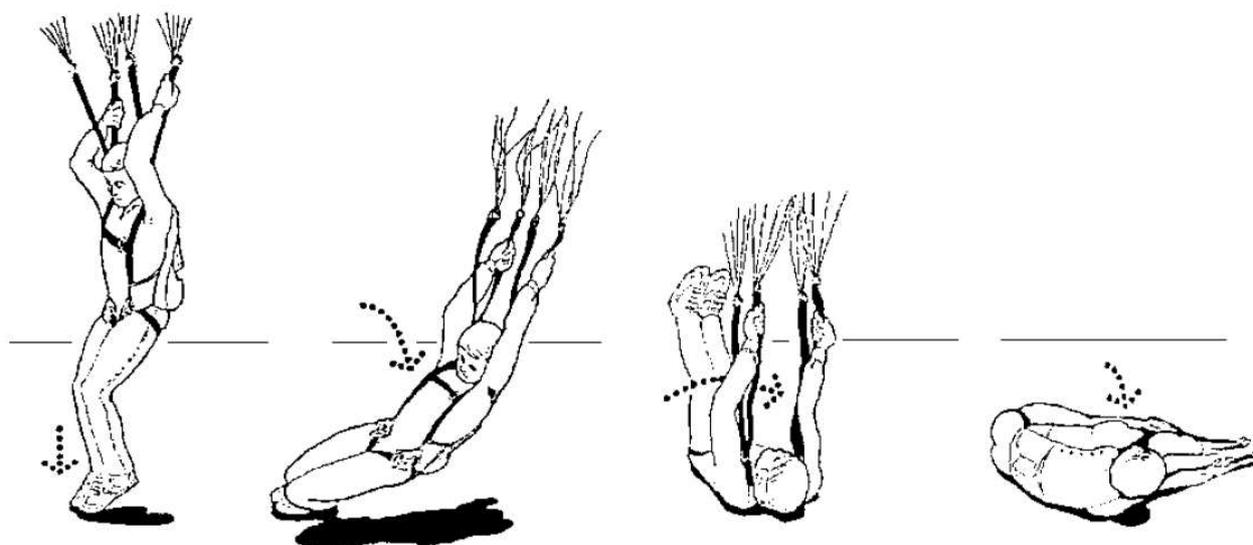
Observer la vitesse et la force du vent pendant que vous cherchez la meilleure zone d'atterrissage disponible dans la direction du vent. En règle générale, votre angle de descente est approximativement de 45° par rapport à l'horizontale par vent léger. Choisissez une orientation pour effectuer votre descente vers le sol jusqu'à l'endroit d'atterrissage souhaité. A 50m au dessus du sol tournez face au vent et préparez vous à atterrir.

# PROCÉDURES D'ATTERRISSAGE

Pour minimiser la vitesse au sol au moment de l'atterrissage manœuvrez le parachute avec l'un ou l'autre des élévateurs arrière pour pouvoir être face au vent dans les derniers 50m dessus du sol.

Tous les moyens d'estimation de la direction du vent devront être utilisés. Les drapeaux sont d'excellents indicateurs de direction et de vitesse du vent ainsi que la fumée, ou les ondulations sur l'eau ou l'herbe.

En préparation à l'atterrissage, serrez vos jambes ensemble des cuisses aux chevilles, pieds joints, parallèles au sol. Déverrouillez les genoux légèrement en avant et préparez-vous comme si vous deviez sauter du haut d'une plateforme de 2 mètres. Enroulez votre corps sur le côté pour absorber le choc de l'atterrissage. Voir la série d'images ci-dessous.



## ATTERRISSAGES DANGEREUX/D'URGENCE

**ATTERRISSAGE DANS L'EAU:** Enlevez la sangle de poitrine pendant votre descente sous la parachute, cela permet une sortie plus rapide du parachute après l'amerrissage. Tournez le parachute face au vent comme prévu. Dans le cas où vous seriez entraîné par des vents rapides il vaut mieux être face au vent que dos au vent. Immédiatement après l'amerrissage, décrochez les deux mousquetons de cuissard (ou détendez au maximum les cuissards avec le matériau « TT ») et nagez hors du harnais du parachute pour être en sécurité. Nagez toujours contre le vent et le courant pour éviter de s'emmêler dans les suspentes. Une fois vidée de son air, la voile coulera!

**ATTERRISSAGES PRÈS DE LIGNES À HAUTE TENSION:** Faites tout le nécessaire pour manœuvrer loin des lignes à haute tension, même si cela vous oblige à faire un atterrissage dos au vent. Si vous n'arrivez pas à éviter les lignes à haute tension joignez vos pieds ensemble, tournez la tête sur le côté et essayez de ne pas toucher plus d'une seule ligne. Si vous êtes en suspension au-dessus du sol assurez-vous que le courant a été mis hors tension avant qu'une tentative de sauvetage ne soit faite.

## ATTERRISSAGES DANGEREUX/D'URGENCE (SUITE)

**ATTERRISSAGE DANS UN ARBRE:** Faites votre possible pour manoeuvrer loin des arbres. Si un atterrissage dans un arbre est inévitable joignez vos pieds et vos genoux ensemble. Pliez vos coudes dans votre ventre et protégez votre visage de vos mains tout en plaçant votre menton sur votre poitrine.

**AU CAS OU VOUS SERIEZ ENTRAINÉ PAR DES VENTS RAPIDES :** si la vitesses des vents est supérieure à 18km/heure, le parachute pourrait rester gonflé après l'atterrissage et vous traîner sur le sol. Atteignez et serrez fermement une ou plus des suspentes qui sont au sol et tirez-les fort avec vos deux mains jusqu'à ce que la voile soit suffisamment déformée pour se dégonfler. Si vous êtes tiré sur le sol par de grands vents sans moyen de contrôle roulez sur votre dos. Le sac vous apportera une protection contre l'abrasion. Lorsque la vitesse du vent est réduite effectuez les procédures indiquées ci-dessus.

## STOCKAGE, SOIN, DURÉE DE VIE DU PARACHUTE

Les parachutes sont à la fois très solides et très délicats. Ce sont des équipements qui peuvent sauver des vies et qui doivent être traités avec soin. Les parachutes sont fabriqués en nylon un matériau très solide et durable, mais qui a des ennemis. La plupart des acides détruisent le nylon. Les ultra-violets du soleil affaiblissent le nylon dans sa durée de vie. Ceci est un effet de surface ainsi les matériaux plus épais (les sangles ou le tissu du sac) ne sont pas gravement touchés, mais le tissu de la voile est très vulnérable. Si votre parachute National est ouvert évitez une exposition continue à la lumière directe du soleil. Il est possible que la graisse ou l'huile n'endommagent pas le nylon mais le tissu de la voile pourrait se coller en s'amalgamant l'empêchant de fonctionner correctement. L'humidité excessive devra être évitée. Si la voile devient mouillée ou trempée elle doit être aérée pour sécher avant d'être pliée. Pour un stockage de longue durée nous recommandons un environnement avec contrôle de l'humidité et de la température; dépliez le parachute et placez l'extracteur et la voile dans un sac convenable pour qu'ils ne soient pas serrés, placez le sac-harnais dans un sac séparé pour éloigner le Velcro « crochet » (agrippant) du tissu de la voile. Pour pouvoir réutiliser votre parachute, contactez votre plieur agréé ou renvoyez-le chez le constructeur ou chez l'importateur pour une vérification et un repliage.

Lorsque votre parachute National est dans l'avion, toutes précautions doivent être prises pour s'assurer qu'il ne sera pas endommagé. Assurez vous qu'il ne soit pas mise en contact avec des surfaces métalliques coupantes ou d'autres objets qui pourraient le déchirer ou l'accrocher. Tous les bords en métal, les écrous et les boulons visibles etc devront être recouverts de bandes protectrices pour empêcher l'usure du sac du parachute. Assurez-vous que la parachute ne soit pas en contact avec de l'eau, de l'huile, des acides de la graisse ou de la poussière. En cas de doute, consultez votre plus proche représentant de parachute, votre club de parachute, le fabricant ou l'importateur.

La détermination formelle de « durée de vie » ou durée de service d'un parachute personnel non-militaire demeure toujours indéfini et non-spécifique. Quelqu'un doit prendre l'initiative et exiger de le mettre hors service. Par comparaison: « les parachutes personnels (militaires US) ont une durée de service déterminé « durée maximum de stockage » sans utilisation de 16,5 années et chaque parachute personnel est estampillé d'une date de fabrication qui débute sa durée de vie. Un parachute personnel est aussi estampillé de la date à partir de laquelle il est mis en service pour la première fois à partir de ce moment-là, la durée de service d'un parachute ne peut excéder 12 ans. » L'association de l'industrie du parachute (*PIA*) a étudié cette question sans apporter de conclusion concernant la durée. Jusqu'à ce que l'association de l'industrie du parachute (*PIA*) ne fasse d'autre recommandation les techniciens actuel de National Parachute estiment que la durée de service maximale est de 20 ans à partir de la date de fabrication et dans tous les cas elle est en fonction de l'état du matériel.

# RÈGLES DE STOCKAGE

Dans un sac de protection avec:

- température entre 15°C et 22°C
- humidité relative de 15% à 70%
- à l'abri:
  - ◆ de la lumière et des rayons ultra-violets
  - ◆ de la chaleur excessive et de l'humidité
  - ◆ des agents acides et corrosifs (batteries etc....)
  - ◆ des fumées (émanations de chlore ou autre matière agressive)
  - ◆ des rongeurs
  - ◆ des objets coupants.

# CYCLE DE PLIAGE DU PARACHUTE

Dans les conditions normales d'utilisation,

- 1) la réglementation des USA prévoit une vérification périodique tous les 120 jours
- 2) à l'extérieur des États Unis lorsqu'aucune réglementation ou législation sur l'aviation n'existe, la vérification obligatoire et le cycle de repliage peuvent être étendus à 8 mois.
- 3) Pour les pays disposant d'une législation qui ne s'y oppose pas (ou qui ont leur propre législation quant à la durée des pliages) un cycle de pliage supérieur à 8 mois est autorisé par le constructeur sans que ce cycle puisse excéder 12 mois (1 an).

**Ex:** Pour la France, le cycle de pliage peut être étendu jusqu'à 12 mois (National Parachute Industries)

## VÉRIFICATION DU PARACHUTE

Vérification de la Voile: Vérification du tissu pour les tâches, les coupures et les déchirures. Vérifiez toutes les coutures et effectuez toutes les réparations comme indiqué dans le « Mil-P-6645 » ou appliquez les pratiques exemplaires. Contactez le fabricant en cas de doute.

Extracteur: Vérification du tissu et du maillage pour les tâches, les coupures et les déchirures. Vérifiez le ressort en cas de dommage. Vérifier la drisse de l'extracteur pour les coupures ou brûlures. Vérifiez les coutures. Réparez ou remplacez si nécessaire.

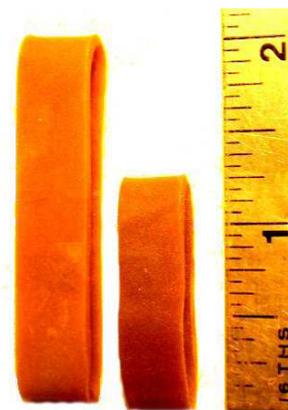
Harnais: Vérifiez le harnais pour les coupures, les abrasions et l'usure excessive. Vérifiez tout le matériel pour un fonctionnement normal. Vérifiez les coutures.

Sac: Vérifiez les coupures, les trous et les tâches. Il est possible de rapiécer des déchirures qui ne dépassent pas 2,5cm. Appliquez les pratiques exemplaires. Dans le cas où les raidisseurs ou les sangles sont endommagées, il faut remplacer l'ensemble.

## ELASTIQUES « PHANTOM »

Un bracelet élastique de taille réduite « short » (*courte*) de 3,2cm (1,25 pouce) a été conçu spécifiquement pour le pliage des voiles « Phantom Aerostar ». Ils sont similaires aux bracelets de maintien standards mais ont 0.75 pouce (1,875cm) de moins, maintiennent mieux les suspentes de la voile « Phantom ». Si une variation dans l'épaisseur ou la largeur des bracelets élastiques les rendent trop fort ou « difficile » pour une bonne tension de stockage il est autorisé de les couper en deux à l'aide de ciseaux sur toute leur longueur.

Nous recommandons l'utilisation de bracelets élastiques standards d'une longueur de 2 pouces (5,1cm) de type « Parachute » pour les deux premières « fermetures du drapeau » (les bracelets attachés aux œillets #0).



## INSTRUCTIONS DE PLIAGE

- *Le montage, pliage ou repliage ne peuvent être effectués que par un plieur agréé (aviation civile – avec qualification National Parachute Industries ou un plieur certifié C.E.V.) à l'exclusion de tout autre qualification fédérale ou associative (quelle que soit la fédération d'origine).*
- *Le pliage doit impérativement être effectué dans une salle de pliage agréée DGAC pour le pliage des parachutes de sauvetage.*
- *Le pliage doit s'effectuer dans un local dont la température est comprise entre 15°C et 22°C et avec une humidité relative de 15% à 70%.*
- *Il est interdit de plier sans le manuel de pliage. Le non respect des conditions de stockage et de soins, ainsi que les règles de pliage, annulent toutes responsabilités éventuelles.*
- *Il est obligatoire d'authentifier le pliage (plomb, scellé avec fil à casser) (Voir page 19).*

# INSTRUCTIONS DE PLIAGE (suite)

360 / 425 / 490 PARACHUTE « BACK » (dorsal)

CE QUI SUIT EST REGROUPE SUCCESSIVEMENT EN QUATRE ETAPES AVEC LEURS PHOTOS ASSOCIEES PAR ORDRE

Étape 1 – Placer la voile sur la table de pliage et tendre au maximum. Vérifier que la voile n'est pas retournée, assurez-vous que les suspentes sont intactes et aligner le bord de l'estrope. Contrôler que toutes les vérifications ont été effectuées pour garantir le bon état de marche du parachute. Soulever la voile de la façon habituelle et positionner le dernier panneau avec le drapeau centré au-dessus. Replacer la voile sur la table de pliage avec le drapeau à plat.

Étape 2 – Étaler le même nombre de panneau de chaque côté, mise en sapin et installer la ligne de séparation. Remarque: le drapeau doit être en bas face à la table. Mettre bien droit chaque panneau et empiler soigneusement les fuseaux l'un au-dessus de l'autre.

Étape 3 – Prendre la partie de gauche du bord d'attaque empilés et pliez-la d'un angle de 45°. Le bord d'attaque doit être parallèle aux coutures verticales des panneaux. Répéter l'opération pour la partie droite.

Étape 4 – Plier sur la longueur chaque côté de la voile vers le centre. NE PAS FAIRE CHEVAUCHER LES DEUX PARTIES.



Étape 5 – Prendre chaque côté de la voile pliée et replier à nouveau au delà du centre. Faire se chevaucher cette fois-ci. Utiliser les sacs lestés pour maintenir la voile en place.

Étape 6 – Vérifier tous les bracelets élastiques. Remplacez-les s'ils sont endommagés ou étirés. Remarque: nous recommandons d'utiliser les bracelets élastiques standards de 2" (5,1cm) de type « parachute » pour les deux premiers lovages bloquants ou les bracelets sont attachées aux oeillets #0 au-dessus du drapeau. Pour l'équilibre des lovages-suspentes utiliser les bracelets élastiques de 1,25" (3,2cm).

Étape 7 – Relâcher le harnais de la planche de tension. Saisir le drapeau, la jupe et les deux groupes de suspentes et plier vers la calotte. Le drapeau sera plié en deux parties égales (le bas et le haut du drapeau sont au même niveau). Assurez-vous que les deux groupes de suspentes sortes entre les deux oeillets #2.

Étape 8 – Peu importe le côté de départ, faire en premier lieu deux lovages pour bloquer le drapeau en faisant passer les bracelets élastiques insérés dans les oeillets #0 à travers les oeillets #2. Les boucles ne devraient pas dépasser un pouce de longueur (2,5cm).



Étape 9 – Lover les suspentes restantes en reproduisant la forme du drapeau. Veiller à garder les lovages ordonnés et éviter de tordre les suspentes en les passant dans les bracelets élastiques. Laisser approximativement 60cm de suspentes non-lovées (le dessus du rabat du sac a été placé dessous pour plus de clarté).

Étape 10 – Diriger les élévateurs vers l'intérieur de la poche du sac. En utilisant un bracelet élastique standard couper en deux sur la longueur et fixer sur les deux pontets de lovage à l'intérieur du sac. Entourer deux fois le lovage sur chaque groupe de suspentes – laisser suffisamment de suspente non-lovée pour placer confortablement le drapeau dans le fond du container comme indiqué à l'étape suivante.

Étape 11 – Saisir la voile au niveau du drapeau, en gardant les lovages-suspentes vers le haut.

Étape 12 – Placer la partie de la voile entourée du drapeau bien au fond dans le coin en bas à gauche du container.



Étape 13 – Positionner la voile pliée vers le côté gauche du sac. Mettre le rabat raidisseur de couverture sur la voile et utiliser un sac lesté pour empêcher la voile de sortir de la poche.

Étape 14 – Plier à nouveau la voile (pour permettre un mouvement ultérieur sur le dessus) jusqu'en haut du bord de la poche du sac et placez-le du côté droit du container. Répartir la voile restante entre le côté droit de la poche et le drapeau.

Étape 15 – Replier la voile à mi-chemin entre les maillons et le fond de la poche et placer du côté droit de la poche. Répartir le volume entre le côté droit du container et le drapeau.

Étape 16 – Replier la voile jusqu'au bord supérieur de la poche jusqu'en bas côté droit du container.



Étape 17 – Répéter l'étape numéro 16 jusqu'à ce que vous atteignez l'estrope (araignée), répartir le matériel de chaque coté après chaque pliage.

Étape 18 – Chaque pliage devra être distribué de manière à équilibrer le contenu de la voile dans la poche. Le plieur pourra se permettre certaines libertés de l'étape 14 à 18 dans le positionnement de l'ensemble de la voile pour améliorer le confort et/ou l'aspect esthétique de l'ensemble.

Étape 19 – Le dernier pliage court sera aussi légèrement étalé en éventail pour réduire le volume et devra être au dessus de tous les précédents pliages vers le centre du container et avec les suspentes de l'estrope à l'extérieur du container inférieur. **N'ENFONCEZ PAS L'ESTROPE DANS LES COINS DE LA POCHE!** Replier l'araignée sous les derniers pliages avec la drisse sortant vers le centre du container. Positionner la voile dans la longueur sur le dessus et en descendant sur le coté droit pour laisser de l'espace pour l'extracteur.

Étape 20 – Plier en forme de « S » la drisse entre les oeillets sur la base du raidisseur et passer les drisses provisoires à travers les bouclettes (loops) de verrouillage du sac, puis à travers les deux oeillets dans les attaches à la base de l'extracteur.



Étape 21 – Centrer l'extracteur sur la base du raidisseur au dessus de la drisse pliée en « S ».

Étape 22 – Compresser l'extracteur et passer les drisses provisoires à travers les attaches supérieures de la calotte de l'extracteur. Insérer les aiguilles provisoires de verrouillage.

Étape 23 – Passer la drisse provisoire à travers l'oeillet du rabat inférieur et réintroduire la fausse aiguille.

Étape 24 – En fermant soit le rabat de gauche ou de droite en premier, insérer les drisses provisoires à travers les oeillets respectifs et maintenir fermé avec les fausses aiguilles. Répéter l'opération pour l'autre rabat.



Étape 25 – Préparer la voile au dessus du sac. Tous les tissus de la voile devront être au dessous de la bordure supérieure de la poche du sac et au dessus de la plaque de la base de raidissement/les rabats courts de séparation.

Étape 26 – Passer les drisses provisoires à travers les oeillets respectifs du rabat supérieur, insérer les aiguilles de poignée. Enlever avec précaution les drisses de remontée pour éviter de brûler les bouclettes de fermeture.

Étape 27 – Installer le fil à casser sur la dernière aiguille et sceller. Consigner l'inspection et le pliage effectués dans le Journal de Bord de la salle de pliage et sur le carnet d'identification de pliage du parachute.

Étape 28 – Fermer le rabat extérieur supérieur en rabattant la poche sur le bout du raidisseur du rabat intérieur supérieur.



Étape 29 – A présent fermer la bande d'accrochage sur chaque coté du rabat supérieur en l'enroulant en dessous et en l'assemblant avec les « velcro » de fermeture. Éviter tout accroch du tissu de la voile avec la bande agrippante du velcro.

Étape 30 – Assurez-vous d'avoir tous vos outils et équipements de pliage! Compter vos outils! Vérifier que la poignée tienne correctement dans la poche. Ajuster et assembler le Velcro sur la sangle principale du harnais (MLW) (réglage du harnais flottant) pour un positionnement équilibré de chaque coté.

Étape 31 – Placer le carnet d'identification du pliage du parachute dans sa pochette sous le rabat cache-élévateur de l'épaule droite. « L'indicateur » orange devra être mis en évidence lorsque le rabat est fermé.



(<sup>1</sup>) Pour votre garantie personnelle, plieurs n'oubliez pas d'authentifier votre pliage (plomb, scellé avec fil-à-casser) et le carnet du parachute dûment rempli.

(<sup>2</sup>) L'absence de « scellé » annule la validité du pliage et dégage toute responsabilité de la part du plieur. Vérifier sa présence lors d'une perception et prendre soin de ne pas le briser.

# INSTRUCTIONS DE CONDITIONNEMENT

## NATIONAL FLAT BACK PARACHUTE

### NOTE DE CONTEXTE:

Pour offrir plus de choix au pilote, en 2006 le « NATIONAL FLAT » parachute dorsal a été ajouté à notre gamme: autre superbe conception. La nouvelle forme est légèrement plus large et plus rectangulaire mais plus plate que nos parachutes dorsaux d'origine en forme de « larme ». Le nouveau National FLAT est moins épais et encore plus souple qu'avant. Le sac « Flat-Pack » du parachute dorsal est de 38,1cm de largeur et de 60,96cm de hauteur avec deux choix conditionnement comme suit:

- 1) Plus de voile dans le sac supérieur pour une épaisseur absolue la plus mince au niveau de la ceinture (« Taper Pack ») 8,89cm en haut X 2,54cm en bas.
- 2) Voile étalée uniformément à une seule épaisseur (minceur!) de haut jusqu'en bas (« Fully Flat Pack ») 5,71cm partout.



Les deux choix ci-dessus représentent des alternatives importantes de confort en vol et de taille dans le cockpit! De plus, le changement de la forme finale /épaisseur (« Taper » ou « Fully Flat ») peut être « re-configuré » à chaque repliage suivant les indications ci-dessus.

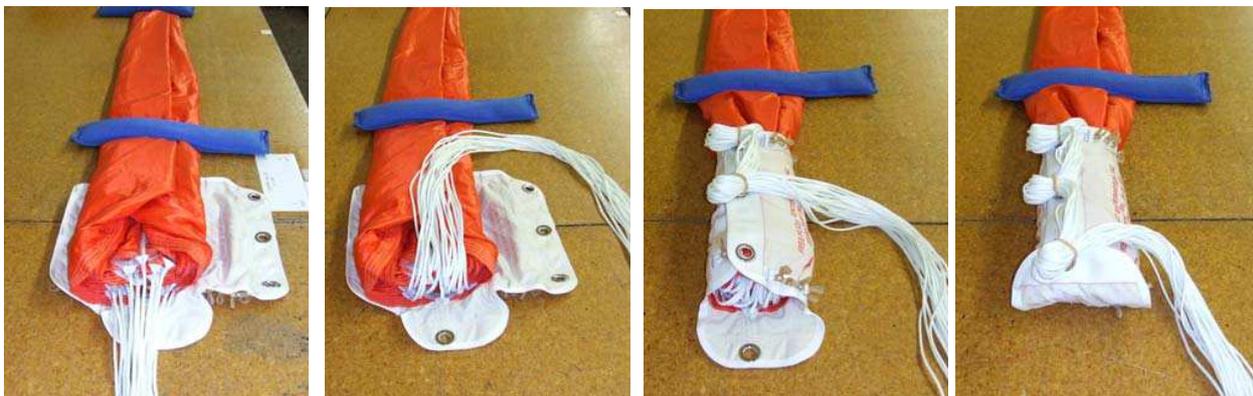
## « Tapered Flat » Indications de Pliage

Étape T1 – Suivre les étapes de 1 à 4 en page 16 des PARACHUTES « BACK » (*dorsaux*) 360/425/490 puis prendre chaque coté de la voile pliée et plier de nouveau au delà du centre. FAIRE SE CHEVAUCHER cette fois-ci, placer les sacs lestés sur la voile pliée.

Étape T2 – Tirer le sac vers la voile, former une boucle de suspentes au dessus du sommet du drapeau. Laisser suffisamment de jeu pour fermer le drapeau. Vérifier tous les bracelets élastiques, remplacer s'ils sont endommagés ou étirés. Utiliser les bracelets élastiques de type « parachute » pour tous les lovages du drapeau.

Étape T3 – Former une boucles de suspentes ne dépassant pas 3,8cm. Fermer le drapeau en commençant par l'oeillet supérieur puis fermer l'oeillet central.

Étape T4 – Faire passer le bracelet élastique du lovage du bas à travers l'oeillet du rabat opposé, puis fermer le rabat du bout sur les deux rabats de coté en utilisant un lovage ne dépassant pas 3,8cm.



Étape T5 – Finir le lovage des suspentes restantes, les bouts de lovage ne doivent pas dépasser de 3,8cm de la bande. Lover avec précaution et éviter de tordre les suspentes dans les bracelets élastiques. Laisser approximativement 60cm de suspente libre.

Étape T6 – Diriger les élévateurs vers l'intérieur de la poche du sac. Utiliser des bracelets élastiques standard dans sur les deux « pontets » puisqu'ils sont cousus sur la base du sac. Vérifier que les suspentes de direction gauche et droite passent dans les maillons #5, et que les « cabillots » soient fixés sur l'élévateur avec du fil à casser.

Étape T7 – Les suspentes libres doivent permettre au drapeau d'être placé horizontalement dans la longueur à l'intérieur du sac. Positionner les groupes de suspentes de gauche et de droite de part et d'autre de la zone de l'extracteur, se référer aussi à l'image T8. (Le dessus du rabat du sac a été placé dessous pour plus de clarté).

Étape T8 – Diriger la voile vers le bas et le coté gauche du sac, plier et placer dans le coin de la poche.



Étape T9 – Faire un second pliage (court) passant de la base de raidissement (zone de l'extracteur) vers le bas du centre de la poche.

Étape T10 – Faire un troisième pliage court dans le coin droit du bas de la poche. Étaler et ajuster tous les pliages de la poche pour obtenir une épaisseur homogène sans espaces vides. (Assurez-vous que tous les coins soient remplis).

Étape T11 – Il est obligatoire que la drisse de l'extracteur soit installée à travers les deux bouclettes de positionnement « cousues » sur les deux suspentes-tuyères et autour de l'araignée. La drisse de l'extracteur doit avoir une boucle convenable pour empêcher un resserrement vers le bas des suspentes-tuyères. Noter que la boucle de drisse est faufilée à la main pour empêcher toute découture.

Étape T12 – Plier en forme de « S » le reste de la voile entre le drapeau et le haut de la poche, plier la calotte en dessous. Ajuster la voile comme il le faut pour obtenir une épaisseur homogène.



Étape T13 – Vu que le drapeau est placé sur le dessus du sac dans le « Taper Pack », la phase de déploiement se produit grâce à la fermeture par velcros attachés au sommet et aux deux rabats de côté (comme indiqué sur la photo).

Étape T14 – En plus du velcro, les coins supérieur des deux rabats de côté ont une pochette cousue pour aider dans la préparation du sac fermé grâce à une palette. Pour le placement de l'extracteur et les procédures de fermeture des rabats de côté et du dessus référez-vous s'il vous plaît aux pages 18-19 et aux étapes 20 – 25.

Étape T15 – La palette en aluminium montre l'utilisation de la poche de maillage comme elle sera utilisée de nouveau après fermeture du rabat supérieur. Avant de fermer le rabat supérieur utiliser une seconde palette temporaire pour empêcher à la fermeture pour le velcro de s'assembler prématurément.

Étape T16 – Après la fermeture du rabat supérieur utiliser la palette sur les deux pochettes de gauche et de droite pour positionner et préparer la zone supérieure des rabats de côté. Enlever la palette temporaire et finaliser les derniers rangements du sac. Pour finir, référez-vous de nouveau aux pages 19-20 et aux étapes 26-31.



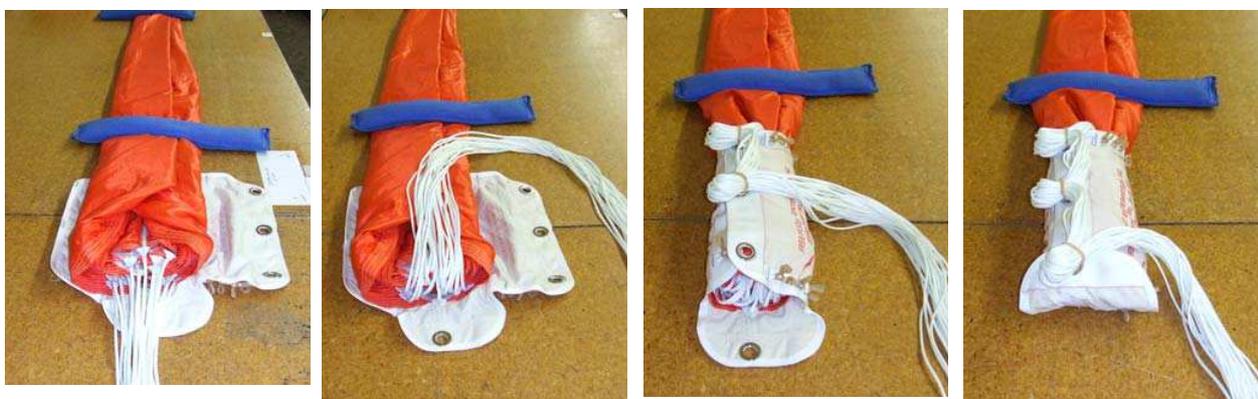
## « Fully Flat » Indications de Repliage

Étape F1 – Suivre les étapes de 1 à 4 en page 16 des PARACHUTES « BACK » (dorsaux) 360/425/490 puis prendre chaque coté de la voile pliée et plier de nouveau au delà du centre. FAIRE SE CHEVAUCHER cette fois-ci, placer les sacs lestés sur la voile pliée.

Étape F2 – Tirer le sac vers la voile, former une boucle de suspentes au dessus du sommet du drapeau. Laisser suffisamment de jeu pour fermer le drapeau. Vérifier tous les bracelets élastiques, remplacer s'ils sont endommagés ou étirés. Utiliser les bracelets élastiques de type « parachute » pour tous les lovages du drapeau.

Étape F3 – Former une boucles de suspentes ne dépassant pas 3,8cm. Fermer le drapeau en commençant par l'oeillet supérieur puis fermer l'oeillet central.

Étape F4 – Faire passer le bracelet élastique du lovage du bas à travers l'oeillet du rabat opposé, puis fermer le rabat du bout sur les deux rabats de coté en utilisant un lovage ne dépassant pas 3,8cm.



Étape F5 – Finir le lovage des suspentes restantes, les bouts de lovage ne doivent pas dépasser de 3,8cm de la bande. Lover avec précaution et éviter de tordre les suspentes dans les bracelets élastiques. Laisser approximativement 60cm de suspente libre.

Étape F6 – Diriger les élévateurs vers l'intérieur de la poche du sac. Utiliser les bracelets élastiques standard des deux pontets puisqu'ils sont cousus au fond du sac. Vérifier que les suspentes de direction gauche et droite passent dans les maillons #5, que les cabillots soient fixés sur l'élévateur avec du fil à casser.

Étape F7 – « Le mou de suspente libre » doit permettre au drapeau d'être placé horizontalement dans le bas du sac. (Le dessus du rabat du sac a été placé dessous pour plus de clarté).

Étape F8 – Placer la voile à l'horizontale en bas de la poche, le bas du drapeau à l'extrémité du coin droit.



Étape F9 – Replier la voile dans le container du sac de gauche à droite.

Étape F10 – Plier la voile du haut du sac du coté droit jusqu'en haut puis de nouveau du bas vers le haut du compartiment inférieur.

Étape F11 – Plier la voile sur la longueur du dessus du sac.

Étape F12 – Plier la voile du bas du coté gauche du sac jusqu'en haut du compartiment.



Étape F13 – Replier la voile sur elle-même.

Étape F14 – Plier l'araignée vers le dessous avec la drisse dirigée vers le centre.

Étape F15 – Continuer en suivant les étapes selon T13 à T16 en page 22. Terminer en vous référant aux pages 19 – 20 suivant les étapes 26 à 31.



F15 (Voir page 22)

(A NOTER: Les parachutes « Seat » (*siège*) et « Chair » (*chaise*) nécessitent un supplément d'indications de pliage; il est disponible en format PDF (en anglais) sur la page « LINKS » (*liens*) de notre site web.)

--FIN--