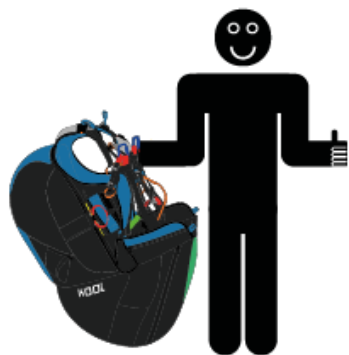




Kool



More info on the web: www.kortel.design.com - info@kortel.design.com - tel : +33950107327

Table des matières

Manuel d'utilisation et précaution d'emploi des sellettes Kortel Design	2
1) Réglages de la sellette	2
1.1 A la réception du produit	2
1.1.1 Généralités	2
1.1.2 Connexion de la voile sur la sellette et prévol	3
1.1.3 Sangles d'épaules :	4
1.1.4 Sangles dorsales :	4
2) Installation du parachute de secours	4
3) Visite pré-vol	11
3.1 Parachute de secours	11
3.2 Réglages	11
3.3 Accélérateurs	11
4) Décollage	11
5) Le vol	11
6) Atterrissage	11
7) Utilisation au treuil : (figure 2)	12
8) Pratique du biplace	12
9) Vol en milieu sécurisé (au-dessus de l'eau)	12
10) Protections latérales	12
11) Accessoires et options	12
11.1 Kontainer	12
12) Entretien, réparation, lavage, révision	13
12.1 Révision	13
12.2 Réparations	13
12.3 Lavage	13
12.4 Stockage	13
12.5 En cas d'amerrissage	13
12.6 En cas d'atterrissage violent	14
13) Anomalies de fabrication, d'usures, numéro de série	14
14) Renseignements supplémentaires	14

Manuel d'utilisation et précaution d'emploi des sellettes Kortel Design

Vous venez d'acquérir une sellette Kortel Design et nous vous en remercions.
Nous vous proposons de lire attentivement ce petit document.

Vous trouverez sur le site : **www.korteldesign.com** des reportages photos, des films explicatifs et bien d'autres informations précises adaptées à votre modèle de sellette.

En aucun cas, ni ce document, ni les informations sur le site Internet ne pourront remplacer la pertinence des conseils de votre revendeur ou moniteur.

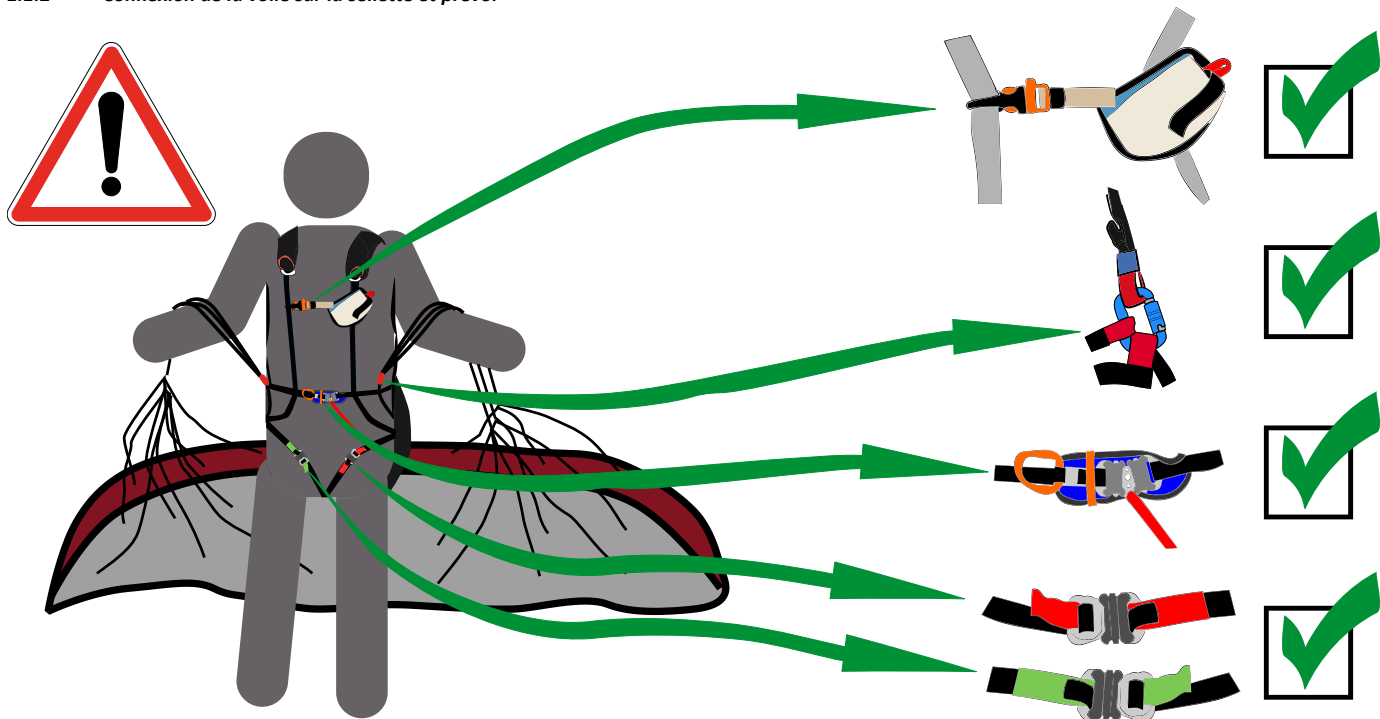
1) Réglages de la sellette

1.1 A la réception du produit

1.1.1 Généralités

- Pour ne pas avoir de mauvaise surprise en l'air, il est indispensable de régler sa sellette sur un portique. Il est conseillé d'utiliser un portique qui mette en évidence le roulis pour régler la stabilité de la sellette.

1.1.2 Connexion de la voile sur la sellette et prévol



Diiférents réglages

1.1.3 Sangles d'épaules :

Portent la sellette au décollage.

Limitent l'inclinaison du pilote en l'air.

Evitent la chute du pilote en cas de « vol » la tête en bas.

Participent au soutien du pilote en cas de vol sous le parachute de secours.

Après avoir vérifié en portique qu'il est possible de rentrer et sortir de sa sellette, les épaules méritent parfois d'être ajustées en l'air pour plus de soutien et de confort.

Nous conseillons un contact proche mais pas trop serré pour conserver une bonne mobilité des épaules tant au décollage et atterrissage, qu'en l'air.

1.1.4 Sangles dorsales :

Règlent l'inclinaison du dos du pilote.

Une inclinaison trop en arrière peut rendre le vol inconfortable (mauvaise vision) et défavoriser la sortie de la sellette à l'atterrissage.

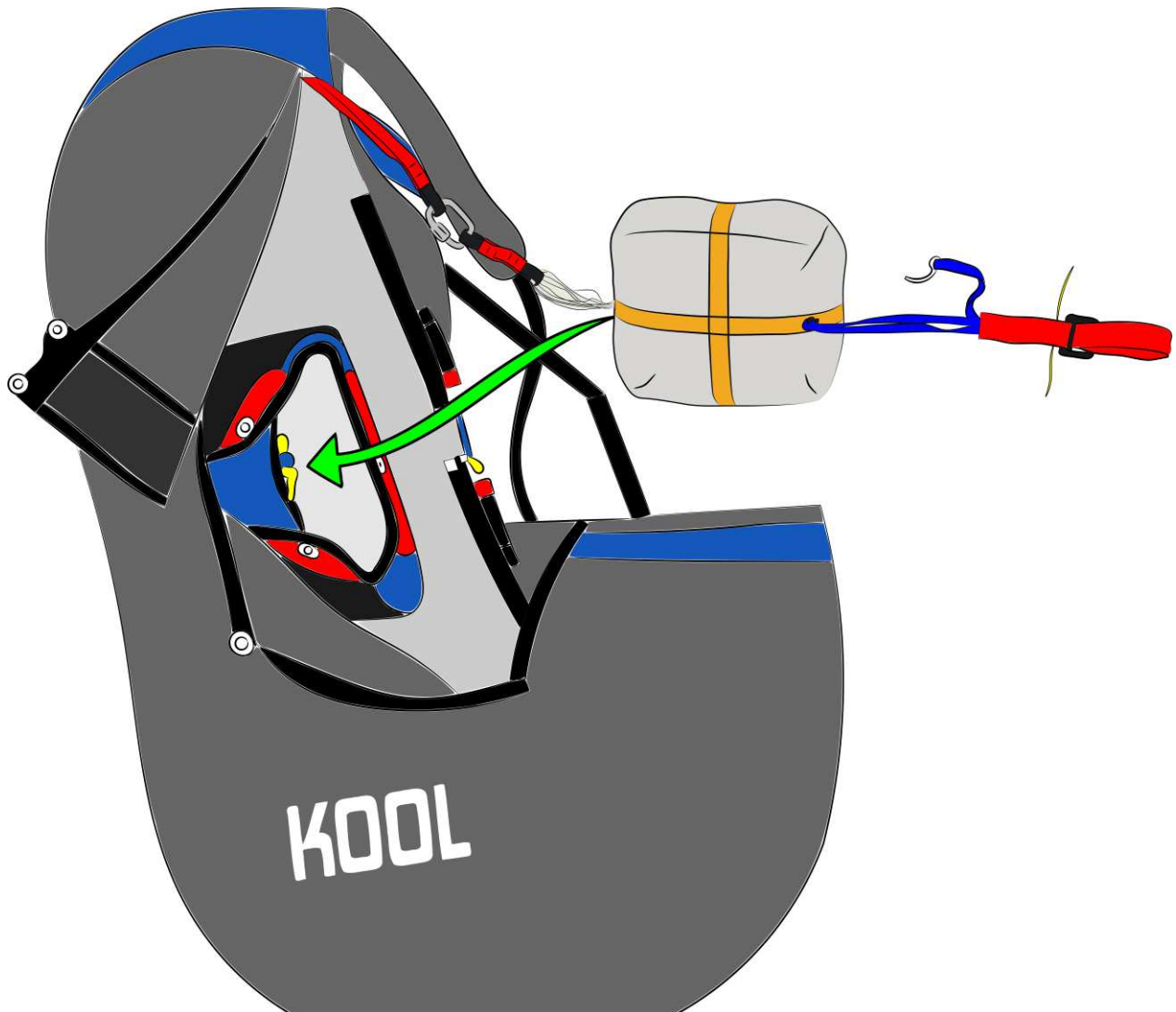
Trop serrées, il sera difficile de rentrer dans la sellette après le décollage.

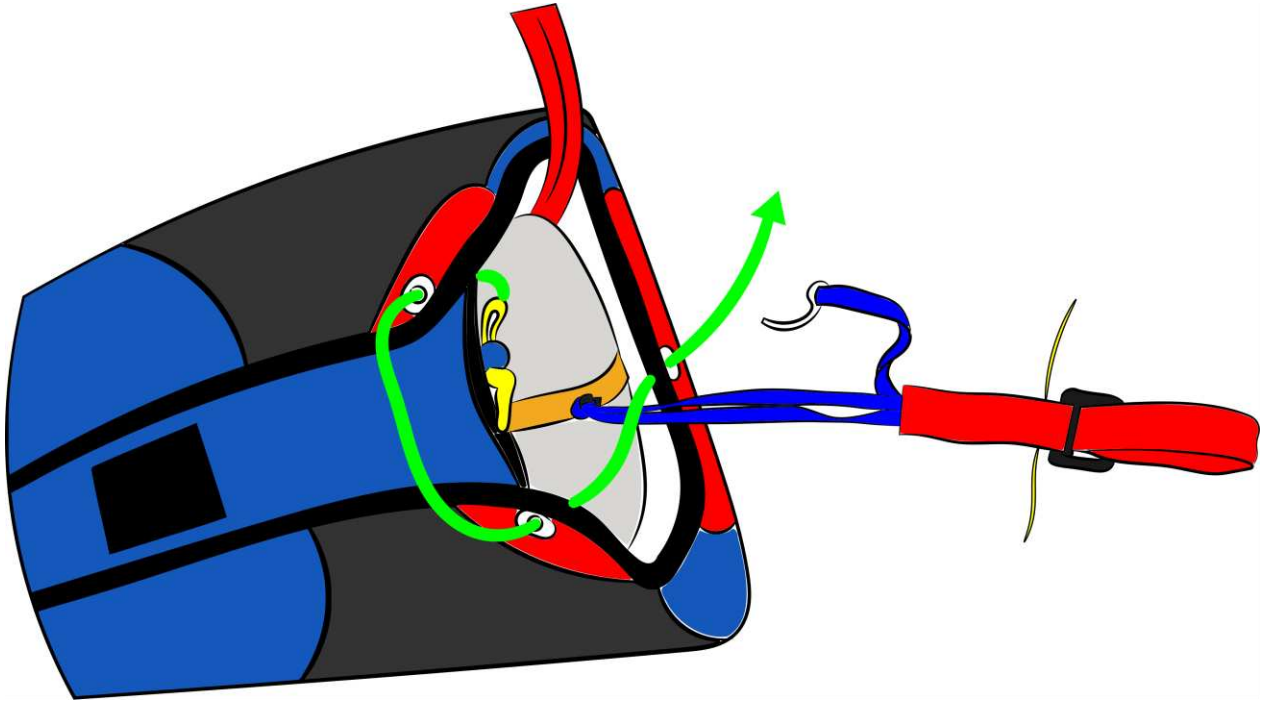
En fonction de la masse transportée dans la poche principale et/ou du transport de ballaste, ce réglage peut être amené à être modifié en l'air.

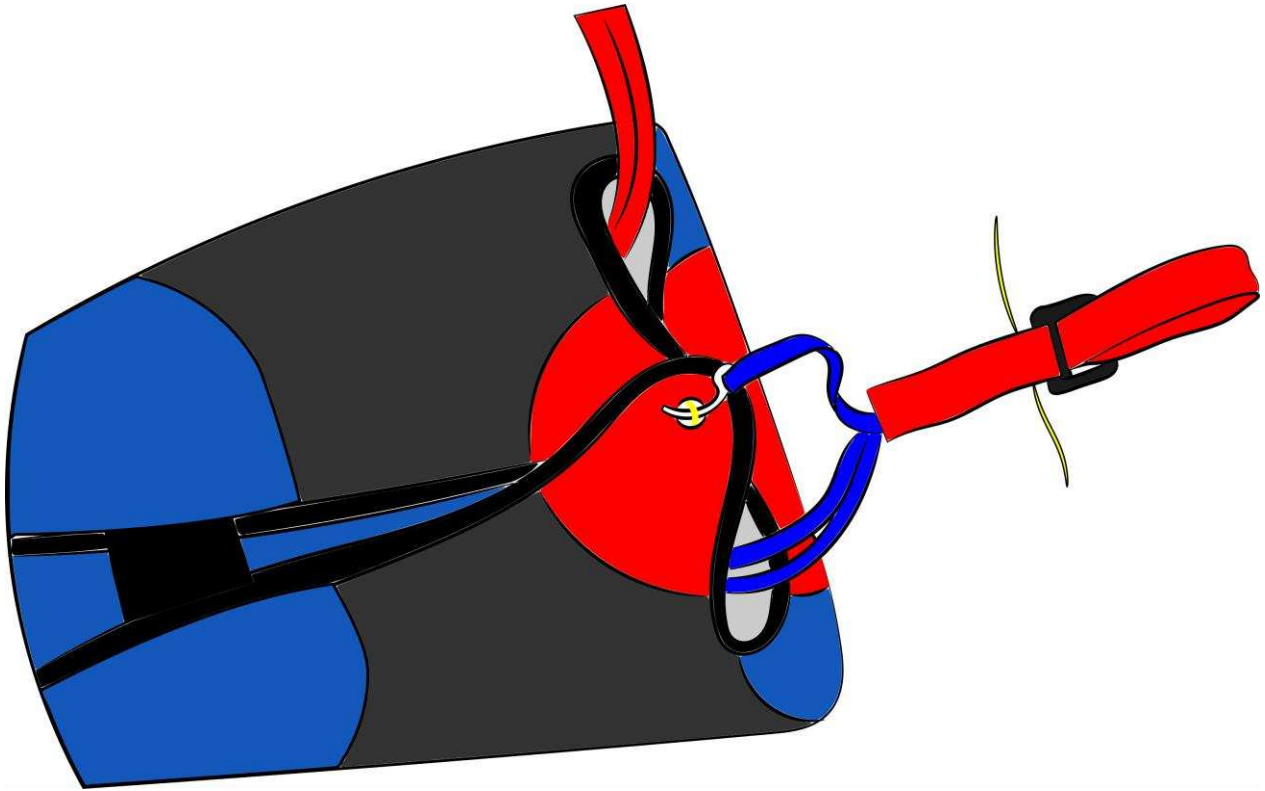
2) Installation du parachute de secours

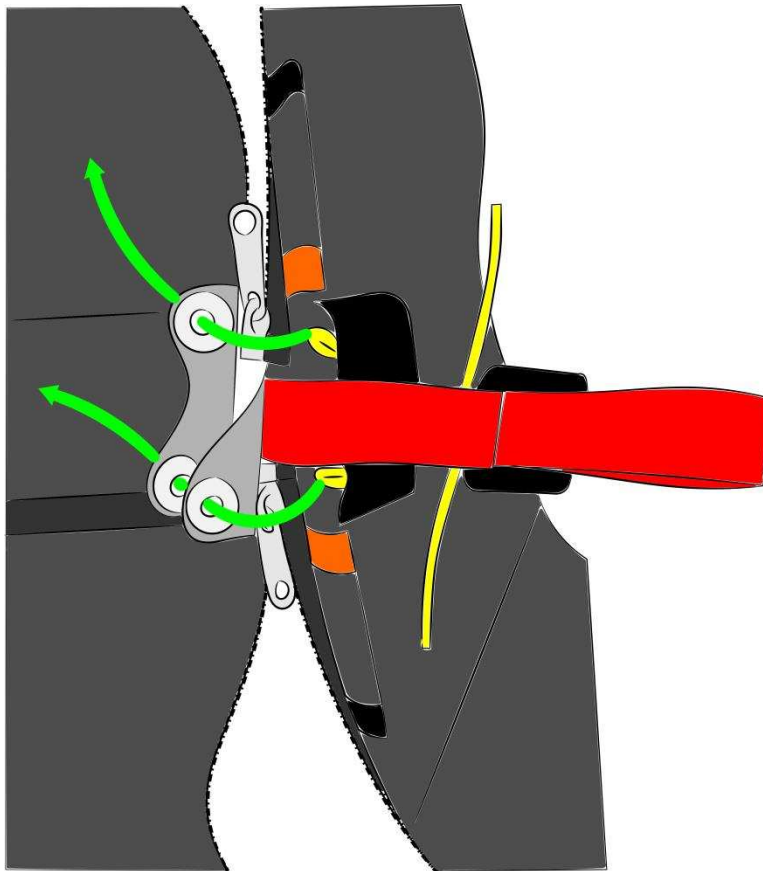
Volume minimum: 2800cm³

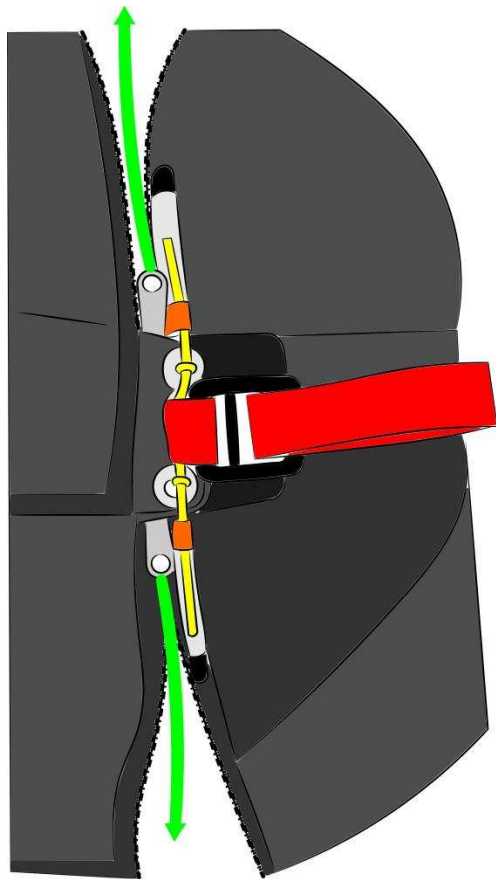
Volume maximum: 5000cm³



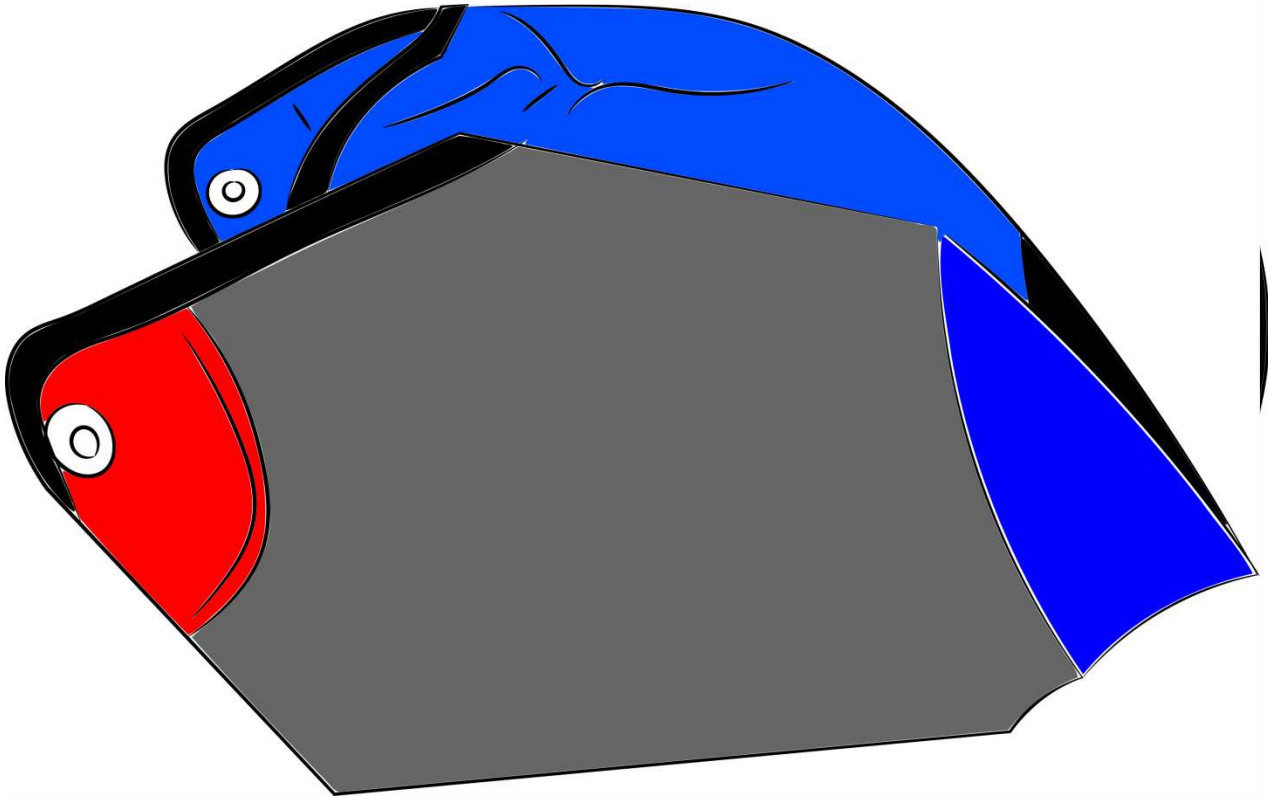








Ajustement du volume du container de secours :



3) Visite pré-vol

3.1 Parachute de secours

Avant chaque décollage :

Contrôler que les volets et les aiguilles sont bien à leur place.

Que la poignée est bien fixée dans son logement, ou fixée sur son velcro.

3.2 Réglages

En théorie, vos réglages sont bons, mais... Peut-être avez-vous fait essayer votre sellette à un ami ???!

Pensez à vérifier qu'il a bien rétabli les réglages tels qu'ils étaient.

Particulièrement l'appui dorsal.

3.3 Accélérateurs

Un accélérateur trop court risque d'accélérer en permanence la voile et de la rendre très difficile à piloter.

Il est préférable de se poser et de résoudre le problème ou de couper la cordelette en l'air (prévoir un coupe suspente accessible).

Faites particulièrement attention si vous prêtez votre sellette.

4) Décollage

Tout autant que les réglages de la sellette, la gestuelle du pilote au décollage est déterminante pour s'installer facilement.

Après avoir fait sa pré-vol (voir chapitre 3), il est conseillé de s'installer dans la sellette comme suit :

5) Le vol

Chaque phase de vol à sa position de prédilection :

En thermique et transition près du relief, privilégiez une position redressée pour mieux voir les obstacles et observer les informations venant d'en bas.

En thermique et transition près du plafond, vivez avec l'air, oubliez le sol et observez les nuages.

En cas d'aérogologie forte, regroupez-vous en pliant les jambes, utilisez le gainage des abdominaux et lombaires en callant vos cuisses sur les sangles principales, anticipez et contrôlez ainsi les mouvements de roulis.

Afin d'améliorer l'efficacité du pilotage, essayez de détecter tous les appuis qui ont une incidence : engagement des épaules, déhanchement, croisement des jambes, création de roulis inverse pour tourner à plat etc.

Chaque pilote a son propre ressenti et ses propres actions pour être efficace. Soyez curieux et osez !

6) Atterrissage

C'est la phase du vol la plus délicate...

La fatigue, la déshydratation, la perte de proprioception des membres inférieurs, l'euphorie du plus beau vol de votre vie, etc.... viennent forcément altérer votre vigilance !

C'est le moment de se re-concentrer ! D'analyser l'environnement et bien-sûr, de ne pas oublier de sortir de sa sellette pour redonner toute la mobilité à ses pattes arrières !

Si le vol a été long et froid, remobiliser ses chevilles et genoux n'est pas un luxe.

Préparez-vous à amortir l'effet du gradient avec les jambes et non la protection dorsale!

7) Utilisation au treuil : (figure 2)

Toutes les sellettes Kortel design sont compatibles avec le vol au treuil.

Il n'existe pas de boucles spécifiques pour connecter le treuil sur nos sellettes.

Il est conseillé de rajouter un maillon dans le point d'ancrage de la sellette (sangle protégée par du tissu rouge) et d'y fixer le système de largage.

Il est important de dissocier le mousqueton ou maillon qui relie la sellette à la voile de celui du largueur.

8) Pratique du biplace

Cette sellette ne doit pas être utilisée comme sellette biplace, que ce soit en configuration pilote ou passager, car la poche secours n'est pas prévue pour l'emport d'un parachute de secours de type biplace et que la protection dorsale n'est pas adaptée en configuration passager.

Il est donc vivement conseillé d'utiliser un modèle spécifique « biplace » pour voler avec un parachute de secours biplace.

Il est important de vérifier que la protection dorsale de la sellette utilisée en passager ne gêne pas le pilote et que celle-ci sera efficace dans cette configuration, et d'y adapter le choix des écarteurs.

9) Vol en milieu sécurisé (au-dessus de l'eau)

Afin de faciliter le bon fonctionnement du parachute de secours et d'amortir un choc violent sur l'eau, nous conseillons de laisser la mousse bag en place sur la sellette.

Les différentes expériences montrent que le problème de la « Tortue » dans l'eau est finalement secondaire.

10) Protections latérales

Les sellettes Kortel design ne sont pas prévues pour être utilisées avec des protections latérales.

Toutes adaptations relève d'initiatives personnelles qui doivent tenir compte du passage d'accélérateur, et des systèmes de coulissage des sangles pour le confort de la sellette.

11) Accessoires et options

11.1 Kontainer

Le Kontainerest container de parachute de secours ventral recommandé pour les sellettes ne comportant pas de poche de secours intégré. Il se fixe sur les maillons principaux.

12) Entretien, réparation, lavage, révision



12.1 Révision

Même si les incidents liés au vieillissement des sellettes sont quasi inexistant, il est important de contrôler que les points névralgiques restent dans un état satisfaisant.

Les UV, l'humidité, l'abrasion, altèrent les matériaux utilisés.

Nous ne sommes pas à l'abri d'un vieillissement prématuré d'un matériau défectueux.

Nous vous conseillons de faire contrôler visuellement votre sellette tous les deux ans en fonction de votre utilisation ; particulièrement en cas d'atterrissage dans les arbres, les rochers, et même en cas d'intervention des pompiers.

Pensez à vérifier que vos aiguilles métalliques de poches de secours ne sont pas oxydées et soudées aux loops de fermeture et que les différents velcros n'empêchent pas l'extraction de la poignée.

Adressez-vous à votre revendeur, il saura vous orienter vers un professionnel.

12.2 Réparations

En cas de déchirure, de coutures altérées, d'usure prématurée, adressez-vous à votre revendeur qui vous orientera vers la structure adaptée pour les réparations.

12.3 Lavage

Vous pouvez laver votre sellette à l'eau douce et au savon doux.

Puis la faire sécher dans un endroit sec et aéré.

Ne pas utiliser de sèche-linge, et ne pas dépasser 30 °C pour le lavage.

Rincer avec soin, faites sécher dans un endroit sec en évitant l'ensoleillement inutile.

12.4 Stockage

L'idéale est de choisir un endroit sec, tempéré, et à l'abri de la lumière.

Évitez de comprimer la protection dorsale.

Prenez soin de ne pas plier les parties de la sellette qui contiennent des mousses ou des plaques.

12.5 En cas d'amerrissage

Dans l'eau de mer : rincez votre sellette à l'eau douce puis faites la sécher. Voir lavage chapitre 14.3.

Dans l'eau douce, suivre le processus de lavage chapitre 14.3.

12.6 En cas d'atterrissage violent

Vérifiez que votre parachute de secours n'est pas altéré et vérifiez son extraction.

Vérifiez que la protection dorsale est en bon état, qu'il n'y ait pas de trous dans la housse, qu'elle ait bien repris sa forme.

Vérifiez que votre planchette n'est pas cassée.

Vérifiez qu'il n'y a pas d'abrasion destructrice sur un point névralgique de la sellette, y compris les coutures.

13) Anomalies de fabrication, d'usures, numéro de série

Dans la poche dorsale de la sellette vous trouverez un sticker rappelant les précautions d'emplois principales et sur lequel vous trouverez le numéro de série de votre sellette.

Sur les sellettes sans poches dorsales (sellettes montagne...), le sticker est fixé directement sur la sellette.

En cas de problèmes d'usure, de rupture de coutures ou de matériaux, merci de nous communiquer le numéro de série afin de réaliser une enquête sur les autres sellettes de la série.

Au-delà du délai légal d'1 an, nous n'assurerons gratuitement que les réparations qui s'avèrent être réellement un défaut de fabrication ou de conception.

14) Renseignements supplémentaires

Pour toutes questions ou photos supplémentaires, merci de consulter notre site Internet ou de nous contacter à l'adresse ci-dessous :

Kortel Design - 1096 Avenue André Lasquin - 74700 Sallanches - FRANCE
Tel +33 (0)4 50 47 82 77 www.korteldesign.com info@korteldesign.com

Table of contents

Table of contents	15
User Manual and Safety Instructions for Kortel Design harnesses	16
1) Harness settings.....	16
1.1 When you receive the product	16
1.1.1 General points	16
1.1.2 Connection of the canopy to the harness and pre-flight check	17
1.2 Different settings	17
1.2.1 Shoulder straps	17
1.2.2 Back straps	18
2) Reserve parachute (handle types, container connections, orientation of the reserve parachute in the pocket)	18
2.1 Installation	18
3) Pre-flight Check.....	25
3.1 Reserve parachute.....	25
3.2 Settings	25
3.3 Accelerator	25
4) Take-off.....	25
5) In flight.....	25
6) Landing	26
7) Use with a winch:.....	26
8) Tandem flight.....	26
9) Flight in a controlled environment (over water)	26
10) Accelerator	26
10.1 Piloting	26
11) Maintenance, repair, washing, checks	27
11.1 Checks	27
11.2 Repair	27
11.3 Washing.....	27
11.4 Storage	27
11.5 In the case of a water landing	27
11.6 In the case of a heavy landing	27
12) Manufacturing defects, wear, serial number.....	28
13) Further information	28

User Manual and Safety Instructions for Kortel Design harnesses

You have just acquired a Kortel Design harness and we thank you for your choice.

For your own safety we strongly recommend you read this manual and follow the instructions before use.

By no means, can either this document or the information on the web site www.korteldesign.com replace the advice of your retailer or instructor.

Warning; before flying it is compulsory:

- To sit in the harness and adjust it whilst it is suspended.
- To install the reserve parachute.
- To correctly attach the risers of the paraglider to the harness.
- To adjust the speed bar. Danger if too short!!!!

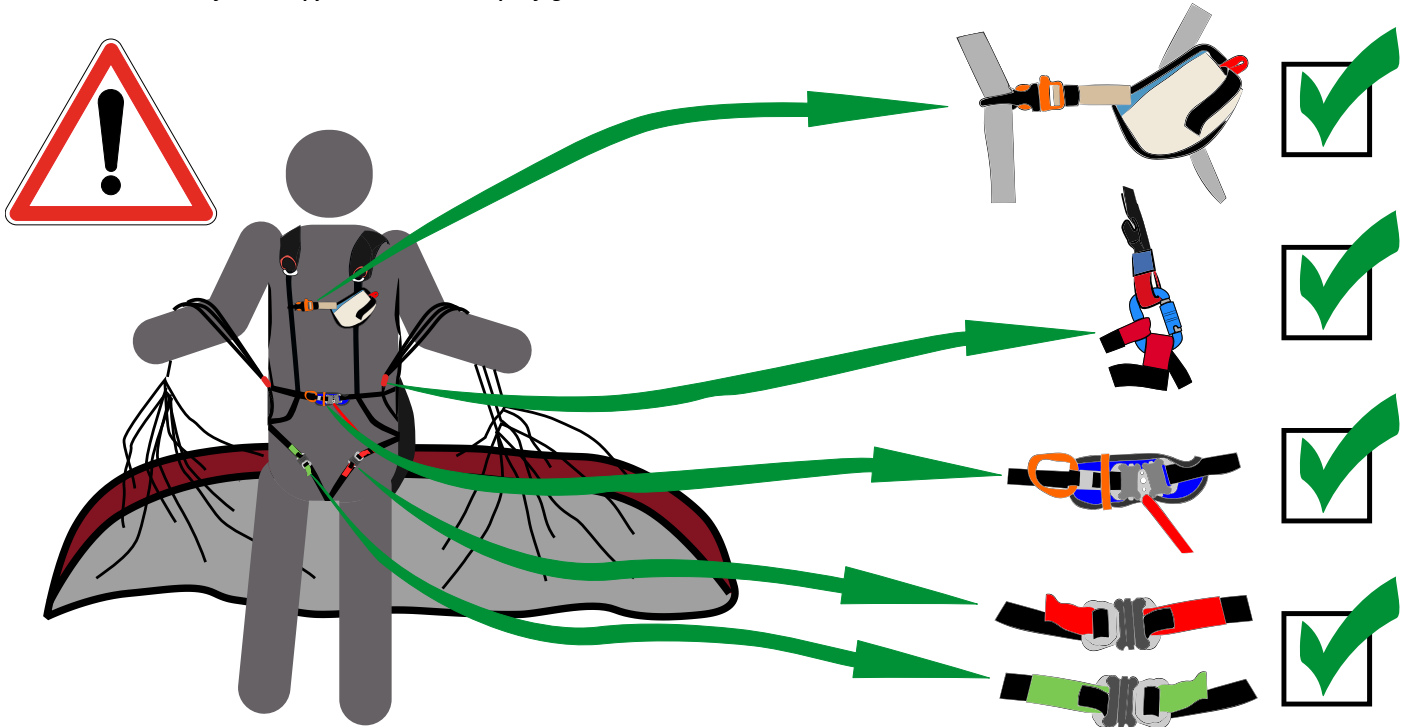
1) Harness settings

1.1 When you receive the product

1.1.1 *General points*

- To avoid unpleasant surprises in the air, it is essential to sit in the harness and adjust it whilst it is suspended. It is recommended to use a suspension system that emphasizes roll to adjust the harness' stability.

1.1.2 Connection of the canopy to the harness and pre-flight check



1.2 Different settings

1.2.1 Shoulder straps

Support the weight of the harness before takeoff.

Limit the inclination of the pilot in the air.

Prevent the pilot from falling out of the harness in upside down flight.

Help provide support for the pilot when suspended from the reserve parachute.

After having checked with the harness suspended that it is possible to get into and out of the harness, the shoulder straps sometimes have to be re-adjusted in the air for more support and comfort.

We advise a close contact, but not too tight, to allow freedom of movement of the shoulders in the air and at take-off and landing.

1.2.2 Back straps

Adjust the inclination of the pilot's back.

An overly reclined position can make flight uncomfortable (reduced field of vision) and make getting into position ready for landing difficult.

If too tight, it will be difficult to get into the harness after take-off.

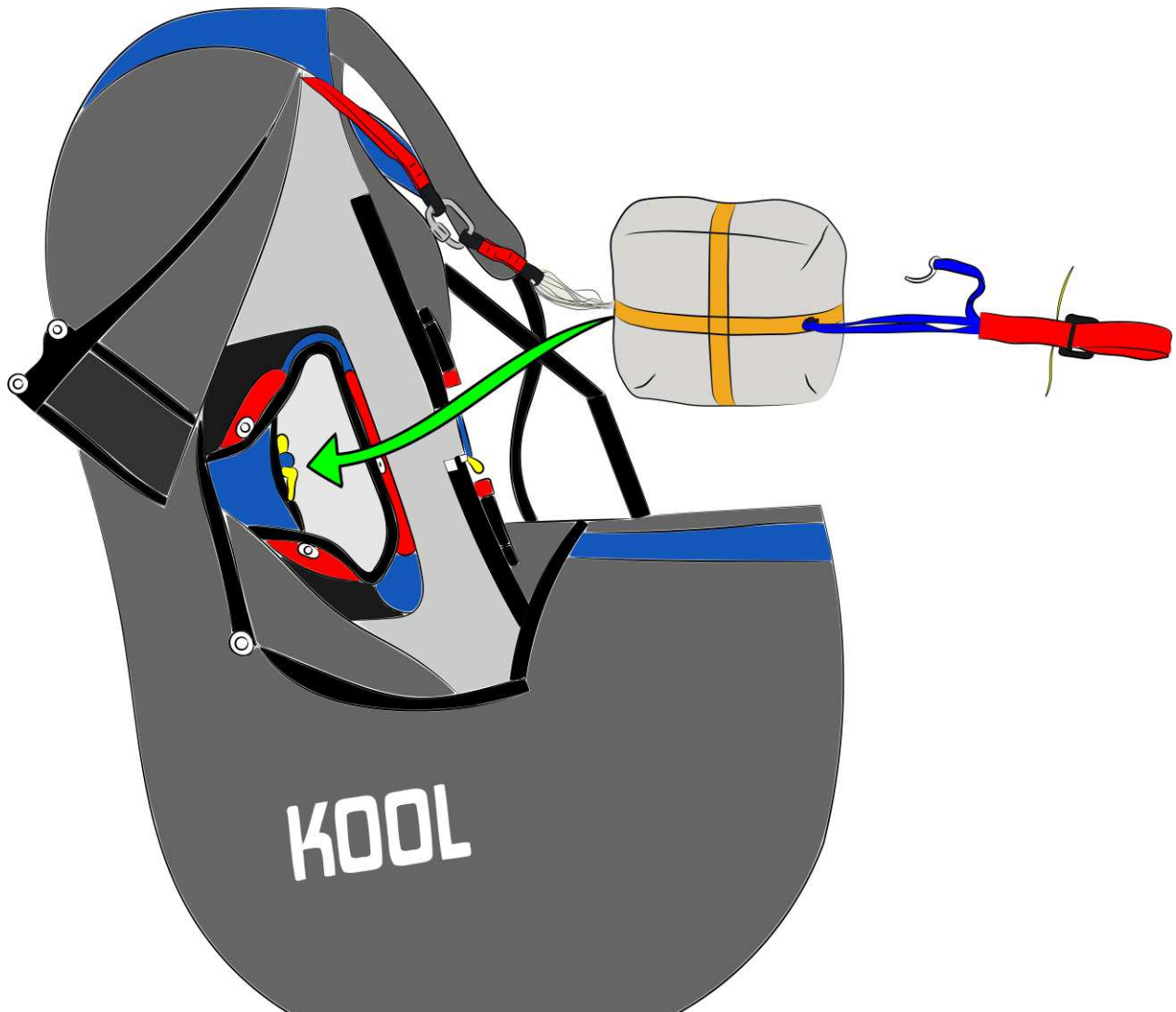
According to the weight carried in the main pocket and/or in the ballast container, this setting may need adjustment in the air.

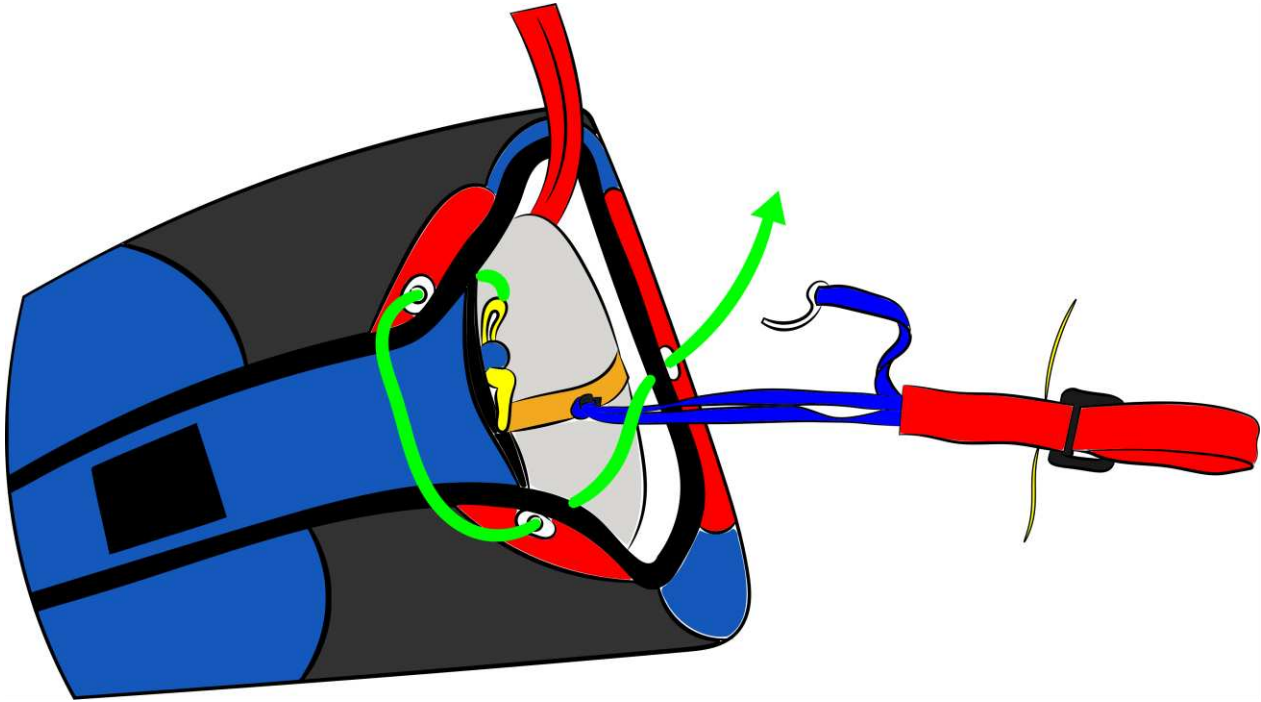
2) Reserve parachute (handle types, container connections, orientation of the reserve parachute in the pocket).

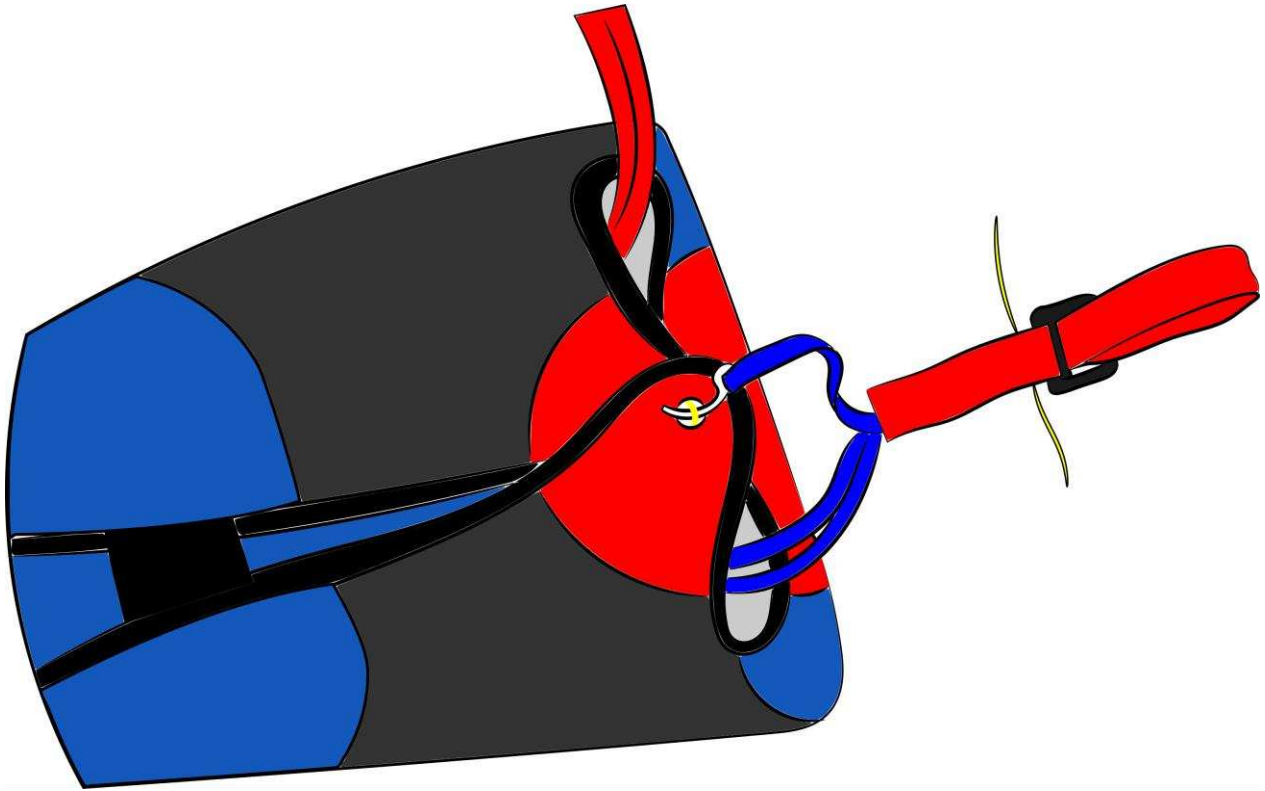
2.1 Installation

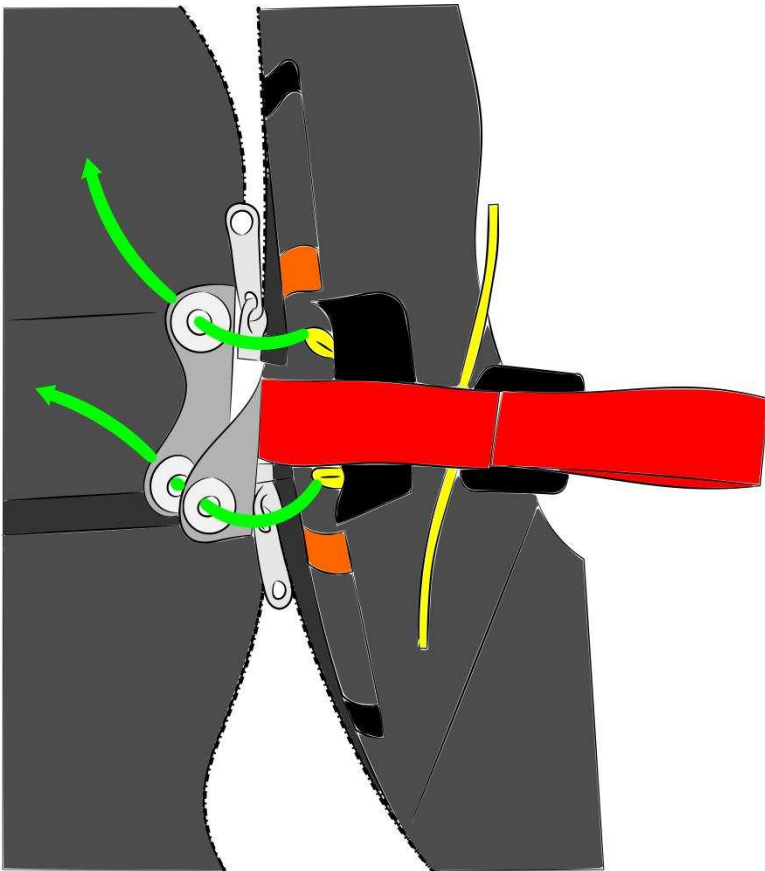
Minimum volume: 2800cm³

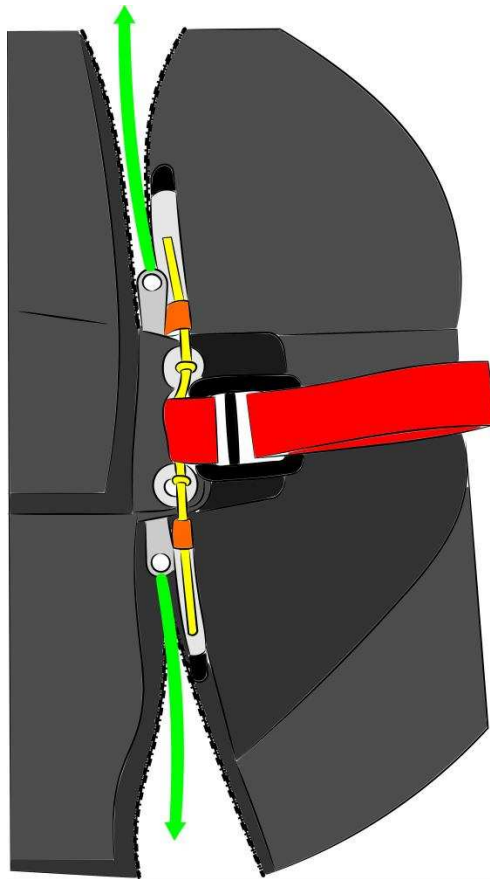
Maximum volume: 5000cm³



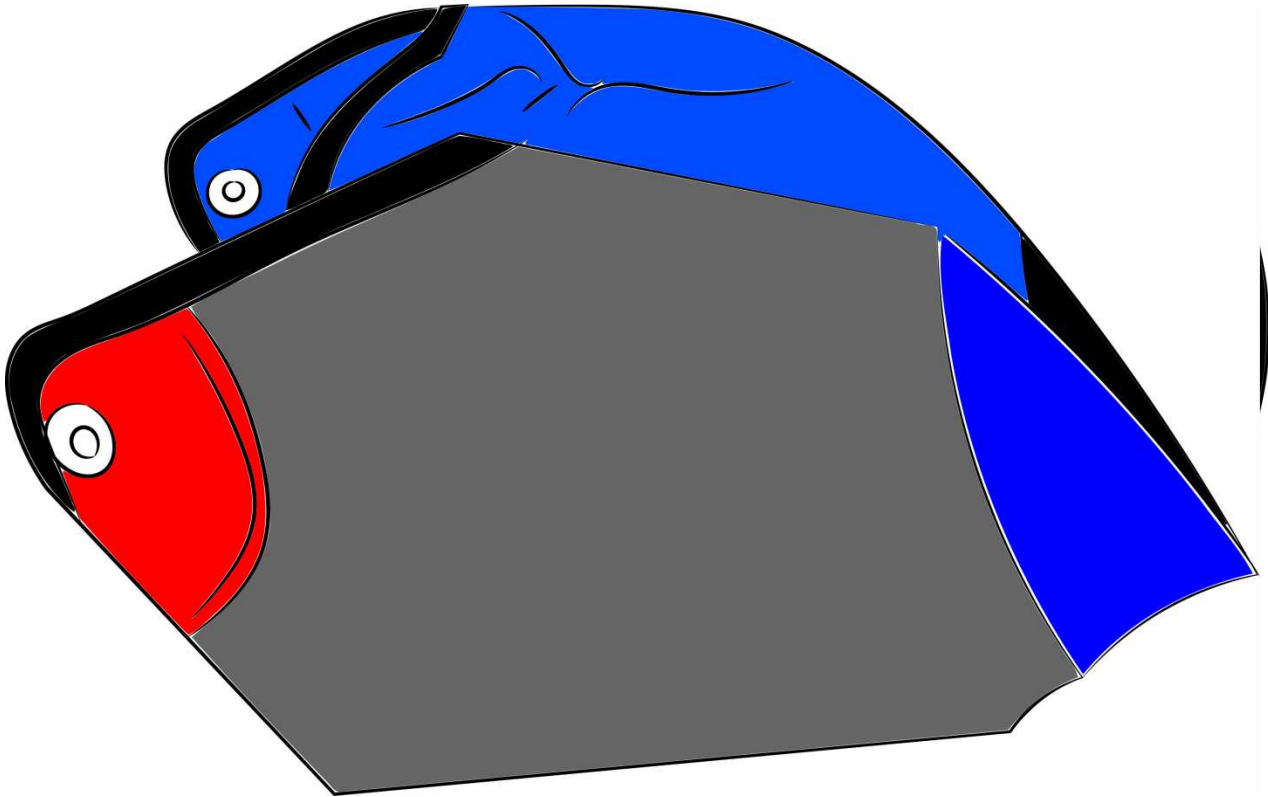








Rescue container size adjustment :



3) Pre-flight Check

3.1 Reserve parachute

Before each take off:

Check that the flaps and needles are correctly in place.

Check that the handle is correctly fixed in its slot, or correctly attached to its Velcro.

3.2 Settings

In theory, your harness is correctly adjusted, but ... maybe you let a friend try it??!!

If so check that the settings have been correctly readjusted. Particularly the back position.

3.3 Accelerator

If the speed bar line is too short there is a risk that the paraglider be permanently accelerated making it very difficult and dangerous to pilot.

It's better to land and to solve the problem or to cut the line in the air

(Carry an accessible hook knife in case of emergencies).

Be particularly careful if you lend your harness.

4) Take-off

As well as harness adjustments, the pilot's takeoff technique is also of utmost importance.

After having made a pre-flight check, it is recommended to put the harness on in the following manner:

5) In flight

Every phase of flight has its preferred harness position:

In thermals and during transitions close to the terrain, use a more upright position in order to see obstacles more clearly and observe information coming from below.

In thermals and transitions near cloudbase, live with the air, forget the ground and observe the clouds. In strong turbulence, sit upright, and pull your legs in towards you. Use the abdominal and lumbar muscles whilst applying pressure against the main straps with the outside of the thighs in such a manner as to anticipate and control roll movements.

To improve piloting efficiency try to find different ways of using your harness which can have an influence on the quality of the turn: turning your shoulders, swinging your hips, crossing your legs, using inverse roll to make a flatter turn etc.

Each pilot has their own perception and their own techniques to improve piloting efficiency. Be curious, try new things.

6) Landing

Is the most delicate stage of the flight.

Fatigue, dehydration, a lack of proprioception of the lower limbs, the euphoria of the most beautiful flight of your life, etc. will inevitably have an effect on your vigilance.

It is time to concentrate again! To analyse your environment and to get your legs down ready to run – they are your landing gear.

If the flight was long and cold, move your ankles and knees to restore the mobility to your legs

Prepare to land on your legs and not on the back protection.

7) Use with a winch:

All Kortel Design harnesses are compatible with winch flight.

There are no specific buckles to connect to a winch on Kortel harnesses.

It is recommended to add a quick link or karabiner to the attachment point of the harness (strap protected by red fabric) and to attach it to the release system.

It is important to use a separate karabiner or quick link for the quick release system, do not use the link / karabiner that connects the harness to the canopy.

8) Tandem flight

This harness shall not be used as a tandem harness. Indeed, used as a pilot harness, a tandem rescue won't fit in the rescue container. And used as a passenger harness, the back protector might be inefficient, due to the compression with the pilot.

We recommend to use a specific tandem gear.

9) Flight in a controlled environment (over water)

In order to facilitate the use of the reserve parachute and to soften any violent shock on landing in the water, we recommend that you keep the foam back protection in the harness.

Experience shows that the "turtle effect" problem in the water is a secondary issue.

10) Accelerator

Danger: If your speed bar is set too short, your paraglider can be permanently accelerated!!!!

10.1 Piloting

Without a foot stirrup or pod it is possible to accelerate with both feet; the speed bar setting is perfectly symmetrical in this case.

In the case of collapse of your wing, it is imperative to totally release your speed bar:

NB. Be careful of hooks on your boots.

11) Maintenance, repair, washing, checks



11.1 Checks

Even if incidents due to the ageing of harnesses are almost inexistent, it is important to check that the main webbing, back protection and core stitching of the harness remain in satisfactory condition.

UV, humidity, and abrasion, can alter the properties of the materials used in the construction of the harness.

Although unlikely, premature ageing of parts of the harness due to defective materials is possible.

We recommend that you have your harness visually checked every two years according to its use; particularly in the event of a landing in trees, rocks, and even in the case of the intervention of rescue services.

Contact your retailer, who will refer you to a competent professional.

11.2 Repair

In the case of rips or tears, damaged sewing or premature wear, contact your retailer who will refer you to a suitable repair workshop.

11.3 Washing

You can wash your harness with fresh water and mild soap.

Then leave the harness to dry somewhere that is well aired and not humid.

Do not use a dryer, and do not exceed 30°C for the wash.

Rinse carefully, dry in an aired and shaded place avoiding overexposure to sunlight.

11.4 Storage

Ideally the harness should be stored at a mild temperature in a dry place away from direct exposure to light.

Avoid compressing the back protection.

Take care to not fold parts of the harness which contain stiffer materials.

11.5 In the case of a water landing

In sea water: rinse your harness with the fresh water then dry it. See washing chapter 14.3.

In fresh water: follow the washing procedure chapter 14.3.

11.6 In the case of a heavy landing

Check your reserve parachute is not damaged and verify its extraction.

Check the back protection is in good condition, there are no holes in the cover, and that it has returned to its normal shape correctly.

Check that the seat plate is not broken.

Check there is no destructive abrasion on any vital part of the harness, including the sewing.

12) Manufacturing defects, wear, serial number

In the back pocket of the harness you will find a sticker listing the main directions for use, on which you will find the serial number of your harness.

On harnesses without back pockets (mountain harnesses...), the label is attached directly to the harness.

In case of problems of wear, rupture of sewing or materials, please indicate the serial number to allow us to check the others harnesses of the same series.

Beyond the legal period of 1 year, we will only repair free of charge problems which prove to be due to a manufacturing or design defect.

13) Further information

For any questions or supplementary photos, please consult our web site or contact us at the address below.

Kortel Design - 1096 Avenue André Lasquin - 74700 Sallanches - FRANCE
Tel +33 (0)4 50 47 82 77 www.korteldesign.com info@korteldesign.com

Betriebshandbuch und Benutzungsbedingungen der Gurtzeuge Kortel Design	30
1) Einstellungen des Gurtzeugs	30
1.1 Beim Empfang des Produktes	30
1.1.1 Allgemeines	30
1.1.2 Verbindung des Gleitschirms mit dem Gurtzeug	30
1.2 Einstellungen in der Luft	32
1.2.1 Schultergurte :	32
1.2.2 Rückengurt :	32
2) Rettung	32
2.1 Montierung	32
3) Start Check	39
3.1 Rettung	39
3.2 Einstellungen	39
3.3 Beschleuniger	39
4) Start	39
5) Der Flug	39
6) Landung	40
7) Handhabung beim Windenstart:	40
8) Tandem-Benutzung	40
9) Sicherheitstraining (Flüge ueber dem Wasser)	40
10) Beschleuniger	40
10.1 Allgemeines	40
10.2 Steuerung	41
11) Zubehör und Optionen	41
11.1 Kontainer	41
12) Wartung, Reparatur, Reinigung, Revision	41
12.1 Revision	41
12.2 Reparaturen	41
12.3 Reinigung	41
12.4 Lagerung	42
12.5 Wasserlandung	42
12.6 Harte Landung	42
12.7 Fabrikationsfehler, Verschleiss, Seriennummer	42
13) Fabrikationsfehler, Verschleiss, Seriennummer	42
14) Zusätzliche Informationen	42

Betriebshandbuch und Benutzungsbedingungen der Gurtzeuge Kortel Design

Sie haben ein Gurtzeug von Kortel Design erworben, dafür danken wir Ihnen!

Auf der Website: www.korteldesign.com finden Sie weiterhin Foto-Reportagen, erklärende Filme und viele andere Erläuterungen, die auf Ihr Modell zutreffen.

Wir weisen Sie darauf hin, dass weder diese Bedienungsanleitung, noch die Information auf der Website die Ratschläge eines Verkäufers oder Fluglehrers ersetzen können.

1) Einstellungen des Gurtzeugs

1.1 **Beim Empfang des Produktes**

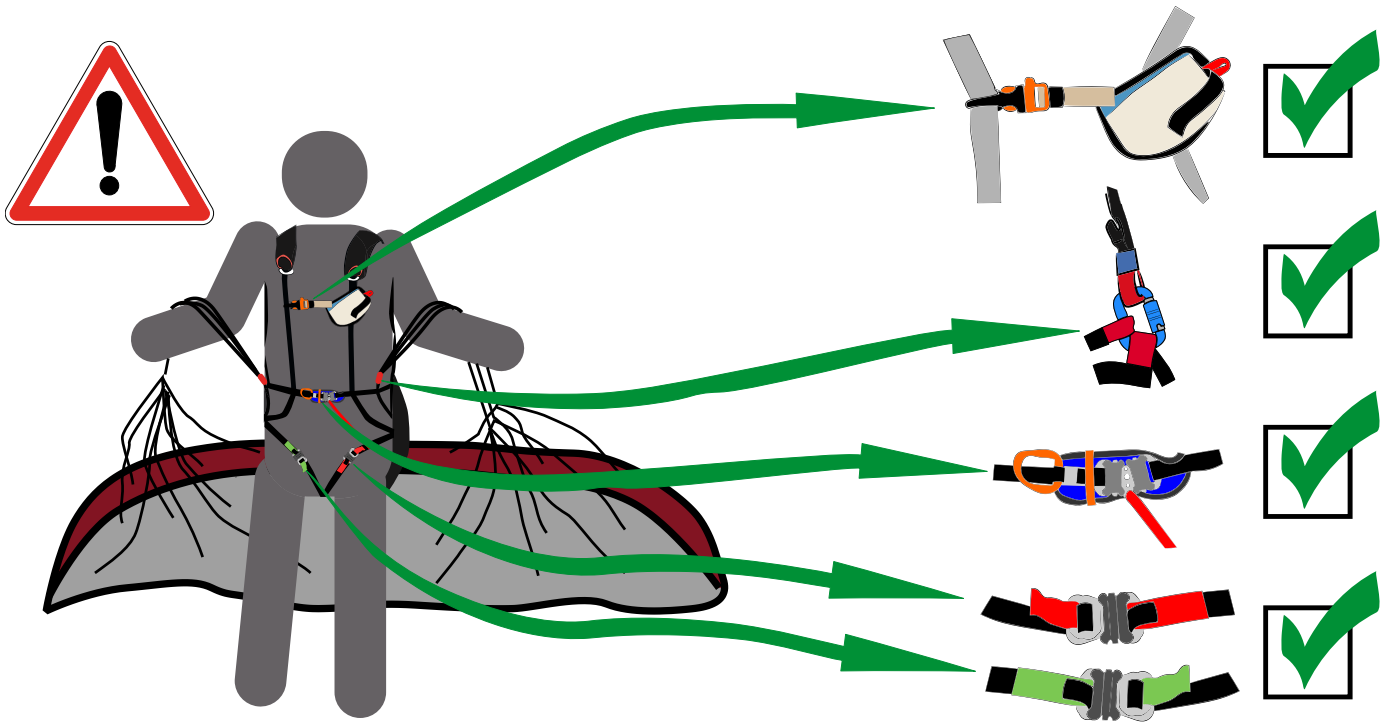
1.1.1 *Allgemeines*

Um keine unangenehme Überraschung in der Luft zu erleben, ist es unerlässlich, das Gurtzeug an einer Aufhängevorrichtung einzustellen. Es wird empfohlen, eine Aufhängevorrichtung (Ständer) zu benutzen, die das Nicken/Rollen ermöglicht, sodass Sie die Stabilität des Sitzes regulieren können.

Mit Hilfe der Einstellungen laut Kapitel 1.2 justieren Sie den Sitzkomfort.

1.1.2 *Verbindung des Gleitschirms mit dem Gurtzeug.*

Wir empfehlen die Benutzung der Oval-Fangleinen Schloesser aus Stahl, die mit Ihrem Sitz mitgeliefert wurden.



Achtung! Vor dem Start ist es obligatorisch,
 - den Sitz an einer Aufhängevorrichtung einzustellen,
 - den Beschleuniger einzustellen.
 (Gefahr bei zu kurz eingestelltem Beschleuniger!!!!!!)

1.2 Einstellungen in der Luft

1.2.1 Schultergurte :

Die wesentlichen Aufgaben der Schultergurte sind:

- Tragen des Sitzes beim Start,
- Begrenzen der Neigungen des Körpers des Piloten,
- Vermeiden des Herausfallens des Piloten, falls er mit dem Kopf nach unten „fliegt“,
- Tragfähigkeit zur Unterstützung des Piloten nach Auslösen der Rettung.

Trotz Einstellung der Gurte an einer Hängevorrichtung/Ständer kann es von Nutzen sein, die Schultergurte in der Luft nach zu justieren, um mehr Komfort für den Piloten während des Fluges zu erzielen.

Wir empfehlen engen Kontakt zwischen den Schultergurten- ohne diese zu eng einzustellen, damit eine gute Beweglichkeit der Schultern beim Start, in der Luft und beim Landen gewährleistet ist.

1.2.2 Rückengurt :

Regulieren der Neigung des Pilotenrückens.

Eine Neigung zu weit nach hinten kann den Flug unkomfortabel werden lassen (schlechte Sicht) und das Herausschlüpfen aus dem Sitze vor der Landung erschweren.

Sind die Rückengurte zu eng, kann es schwierig sein, nach dem Start in die sitzende Position zu gelangen.

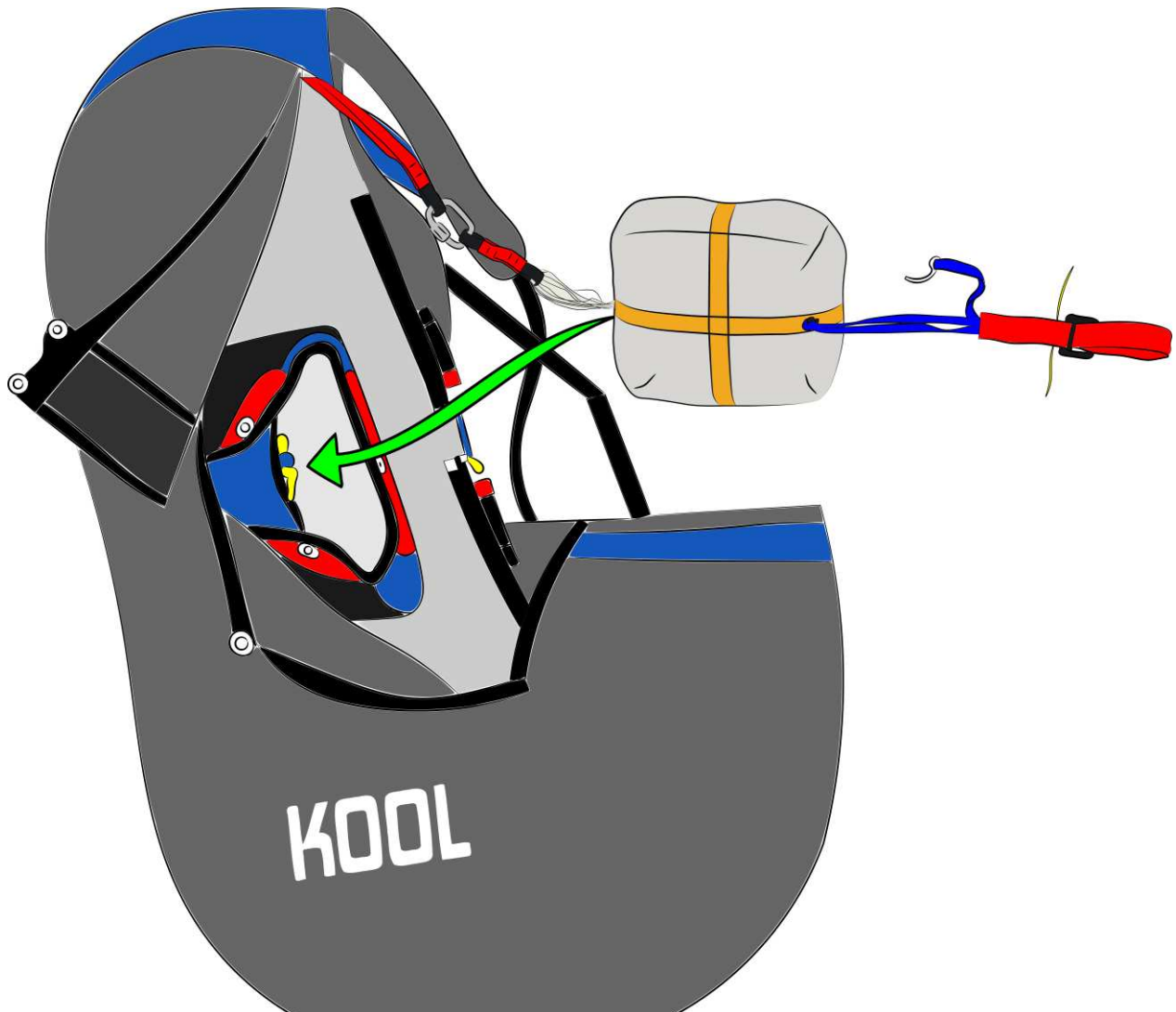
Hinsichtlich mitgeführter Gegenstände und deren Gewicht (Tasche, Cockpit, Ballast) kann der Gurt in der Luft nachreguliert werden.

2) Rettung

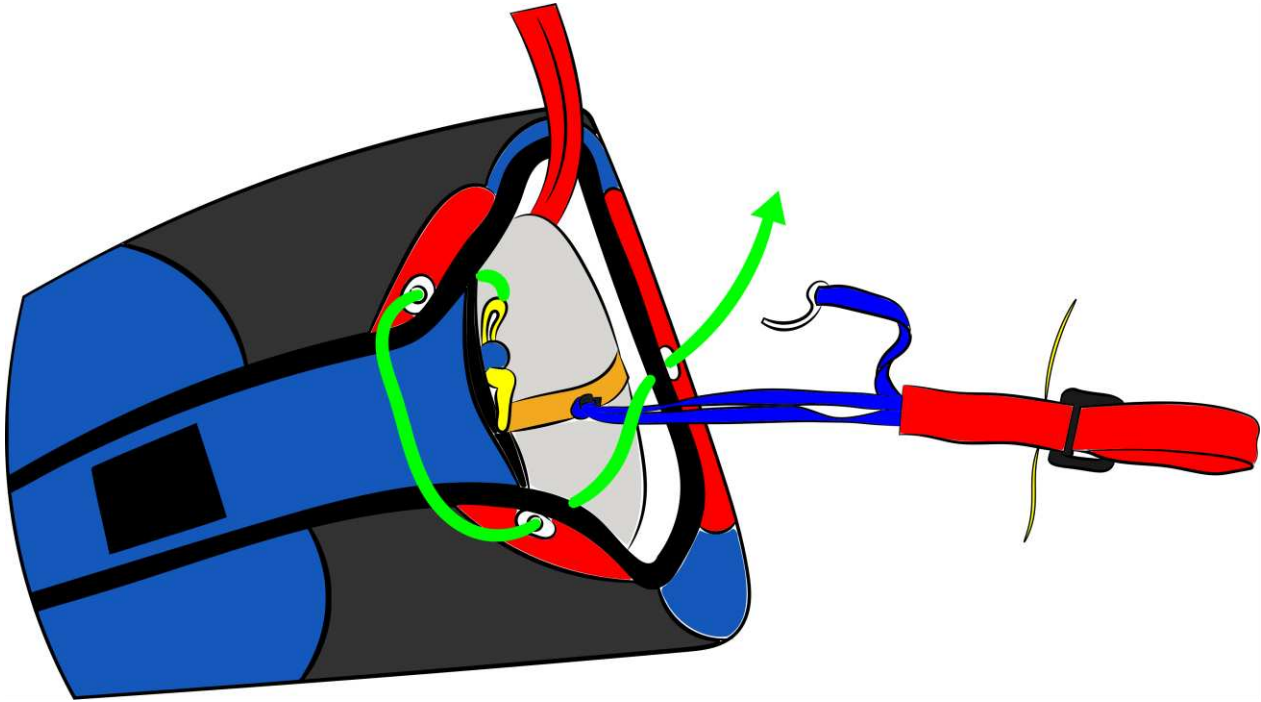
2.1 Montierung

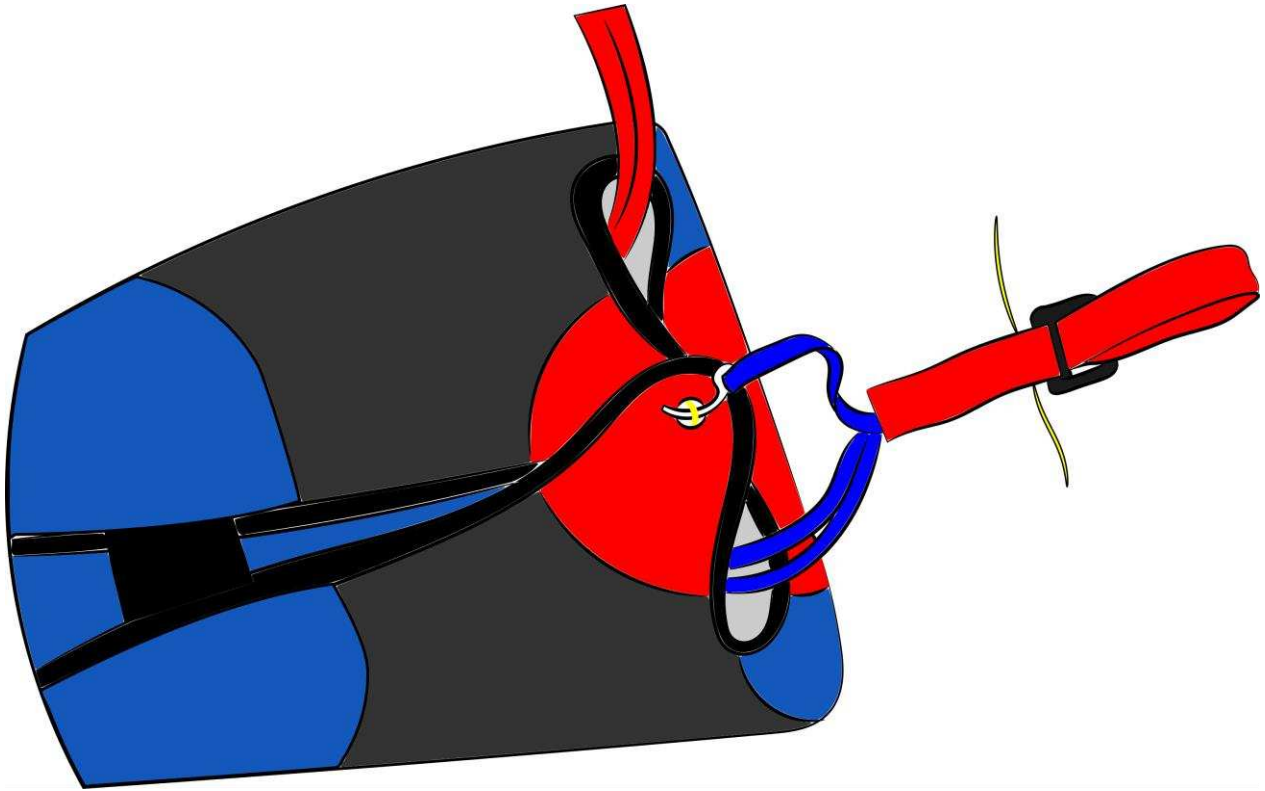
Minimum Volumen: 2800cm³

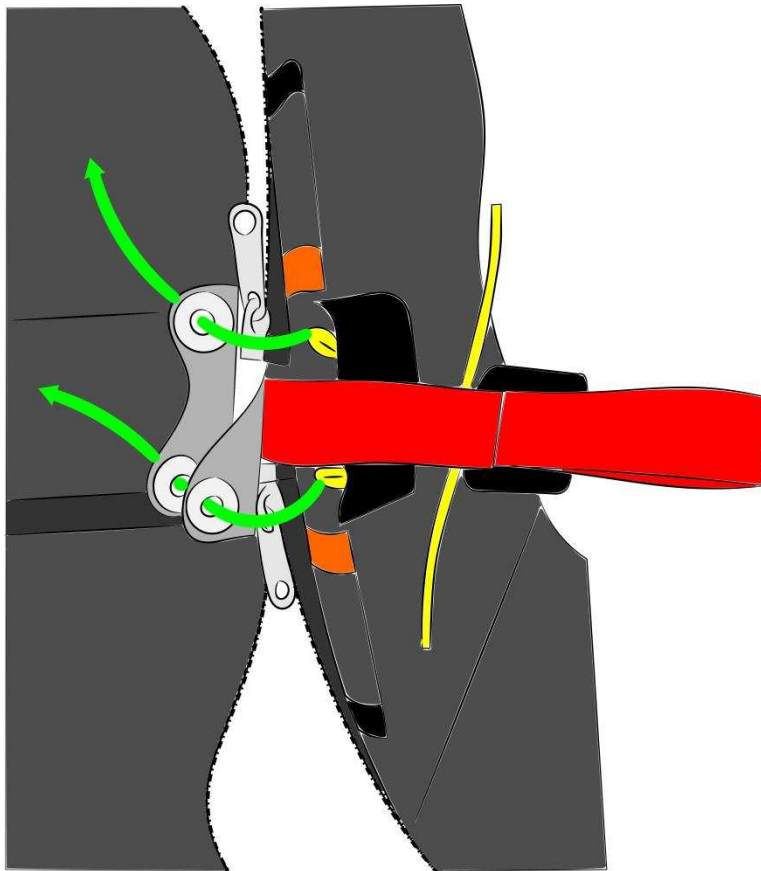
Maximale Volumen: 5000cm³

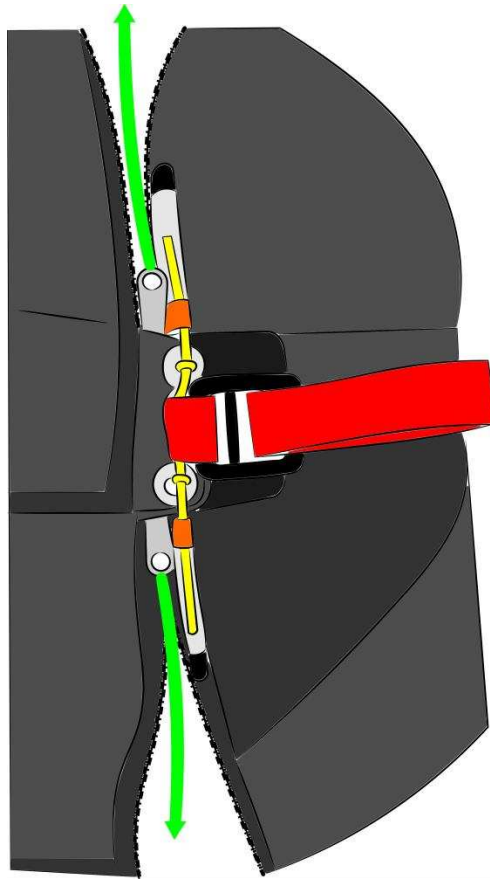


KOOL

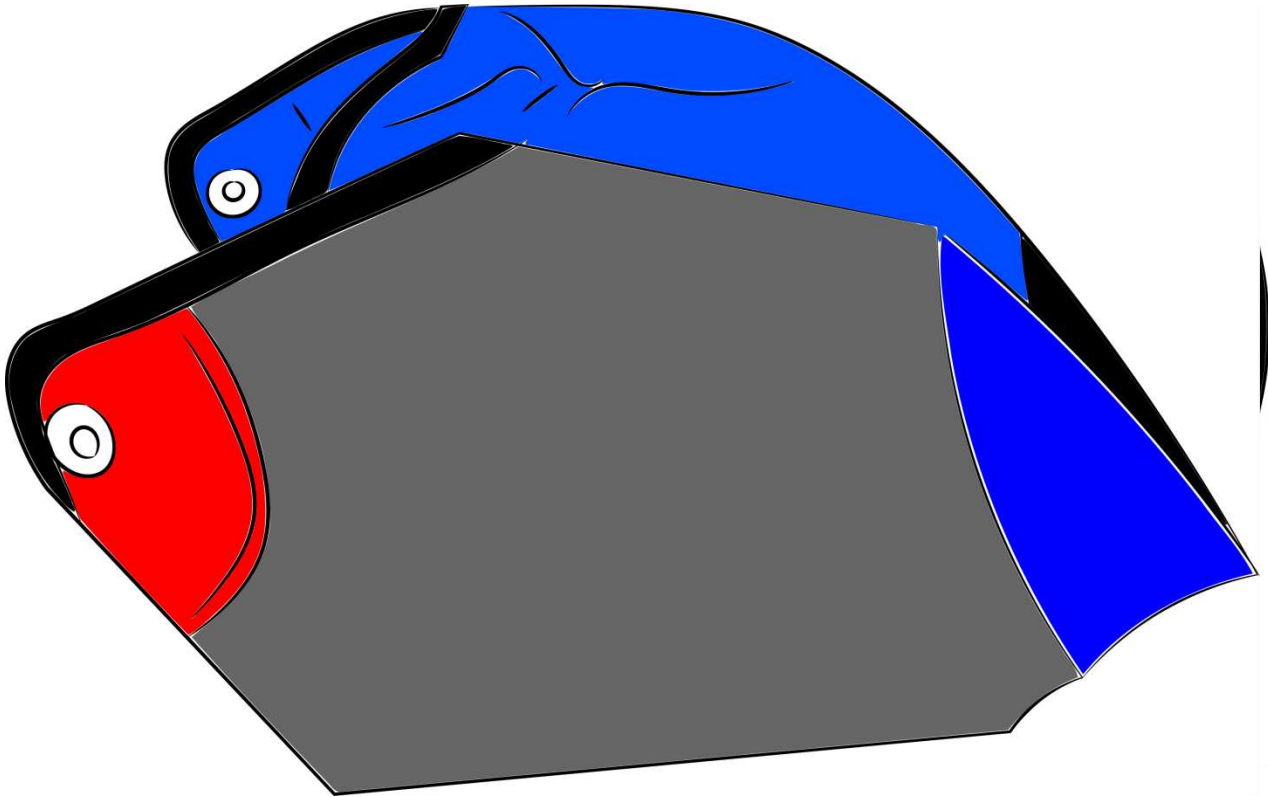








Lautstärkeregelung:



3) Start Check

3.1 Rettung

Vor jedem Start sollte überprüft werden, dass die Klappen (Splintfenster) und Nadeln richtig sitzen, und dass der Griff richtig befestigt ist, entweder in seinem Fach oder auf seinem Klettverschluss.

3.2 Einstellungen

Ihre Einstellungen sind theoretisch korrekt... aber vielleicht haben Sie Ihr Material einem Freund geliehen!!! Achten Sie darauf, die Einstellungen zu überprüfen. Besonders die Einstellung des Rückengurts ist sehr wichtig.

3.3 Beschleuniger

Ein zu kurzer Beschleuniger kann einen Schirm ständig beschleunigen, wodurch er schwierig zu steuern wäre.

In diesem Fall wird empfohlen zu landen, um das Problem zu beseitigen, oder die Schnur des Beschleunigers in der Luft durchzuschneiden (falls Sie ein Schneidegerät zur Hand haben).

Seien Sie besonders aufmerksam, falls Sie Ihren Sitz verliehen hatten.

4) Start

Sowohl die Einstellungen an Ihrem Sitz als auch Ihre persönliche Starttechnik sind für eine leichte Einnahme der Sitzposition nach dem Start ausschlaggebend. Nachdem Sie Ihren Start-Check gemacht haben (siehe Kapitel 3), empfehlen wir Ihnen, sich folgendermaßen in Ihrem jeweiligen Gurtzeug anzuschnallen:

Es ist wichtig, zuerst die (permanent geschlossenen) Oberschenkelgurte anzuziehen, wobei man darauf achten sollte, sich nicht in den Schultergurten zu verheddern. Danach werden die Schultergurte angelegt.

5) Der Flug

Jede Flugphase hat seine geeignetste Sitzposition:

Bei Thermik und Aktionen in Hangnähe wählen Sie am besten eine aufrechte Position, um so besser Hindernisse zu erkennen und um weitere Informationen aufzunehmen, die von unten kommen.

Bei Thermik und Aktionen an der Basis, fühlen Sie die Luft, vergessen Sie den Boden und beobachten Sie die Wolken.

Im Falle starker/unruhiger Bedingungen ziehen Sie die Beine an, um Ihren Körper zusammenzuschließen, suchen Sie Halt mit den Oberschenkeln im Sitz und in den Gurten, erfühlen und kontrollieren Sie die Nick- und Roll-Bewegungen.

Um die Steuerung effizienter werden zu lassen, versuchen Sie alle Positionen zu erkennen, die Einfluss darauf haben:

Die Schulterbewegungen: Kurzer Druck auf der Beine,

Gegen-Nick/Roll-Bewegungen steuern, um so flach wie möglich zu kreisen,.....etc.

Jeder Pilot hat sein eigenes Empfinden und seine eigenen Aktionen, um effizient zu sein.
Seien Sie neugierig und wagen Sie es!

6) Landung

Dies ist die heikelste Flugphase.

Die Ermüdung, die Austrocknung, der Mangel an Durchblutung der diversen Körperteile, die Euphorie über den schönsten Flug Ihres Lebens, etc.... das alles kann Ihre Aufmerksamkeit beeinflussen!

Das ist der Moment, in dem besondere Konzentration gefragt ist, in dem die Umgebungen/Bedingungen analysiert werden müssen, und in dem man natürlich aus dem Sitz aufstehen muss, um seinen Beinen die nötige Beweglichkeit wiederzugeben!

Bereiten Sie sich darauf vor, den Gradient-Effekt mit den Beinen und nicht mit dem Rückenprotector abzufangen!

7) Handhabung beim Windenstart:

Alle Kortel Design Gurtzeuge sind für den Windenstart geeignet.

Es gibt keine speziellen Karabinerhaken, um die Winde am Gurtzeug zu befestigen.

Es wird empfohlen, einen Karabinerhaken am Hauptaufhängepunkt zu befestigen (der Gurt, der mit einem Stück rotem Stoff geschützt ist) und dort das Ausklink-System zu montieren.

Es ist wichtig, zu unterscheiden zwischen

- dem Haken, der das Segel am Gurtzeug befestigt und
- dem Haken, der zum Ausklink-System gehört.

8) Tandem-Benutzung

Dieses Gurtzeug ist nicht zur Verwendung im Tandembetrieb vorgesehen. Ebenso wird eine Tandem-Rettung nicht in den dafür vorgesehenen Container passen. In Verwendung als Gurtzeug für Passagiere ist der Rückenprotector, auf Grund der Nähe zum Piloten, unwirksam. Wir empfehlen hierfür eine spezielle Tandem-Ausrüstung

9) Sicherheitstraining (Flüge ueber dem Wasser)

Um das Funktionieren der Rettung zu gewährleisten, und um einen eventuellen Aufprall auf der Wasseroberfläche abzdämpfen, empfehlen wir, den Rückenprotector im Sitz zu belassen.

Die unterschiedlichen Erfahrungen zeigen auf, dass das 'Schildkröten-Problem' im Wasser letztendlich zweitrangig ist.

10) Beschleuniger

10.1 Allgemeines

Gefahr

Falls Ihr Beschleuniger zu kurz geregelt ist, kann sich Ihr Schirm permanent im beschleunigten Zustand befinden!!!!!!!!!!!!!!!

10.2 Steuerung

Im Fall eines Klapper ist es zwingend notwendig, den Beschleuniger ganz los zu lassen:

Bemerkung: Vorsicht bei Schuhen mit Stollensohle.

11) Zubehör und Optionen

11.1 Kontainer

Der Kontainer ist ein Rettungsschirm-Container in Bauchposition, den wir für Gurtzeuge empfehlen, die kein eingebautes Fach für den Rettungsschirm haben. Er wird an den beiden Hauptfangleinenschlössern angebracht.

12) Wartung, Reparatur, Reinigung, Revision



12.1 Revision

Auch wenn Vorfälle im Zusammenhang mit der Alterung der Gurtzeuge praktisch nicht existiert, ist es wichtig zu kontrollieren, dass sich die neuralgischen Punkte in einem zufriedenstellenden Zustand befinden.

UV-Strahlen, Feuchtigkeit sowie Staub/Sand/Steine verändern die verwendeten Materialien.

Wir können vorzeitiges Altern durch einen Materialfehler nicht ausschließen.

Wir empfehlen Ihnen also, alle zwei Jahre- abhängig von Ihrer Flugpraxis- Ihr Gurtzeug visuell zu überprüfen. Insbesondere falls Sie eine Landung in Bäumen oder Felsen hatten oder auch, falls Sie den Einsatz eines Rettungsdienstes hatten.

Denken Sie daran zu Überprüfen, dass die Metallnadeln der Reserveschirmhülle nicht oxidieren und nicht an den Verschleiß Schlaufen haften bleiben.

Überprüfen Sie auch, ob die verschiedenen Klettverschlüsse nicht die Extraktion des Rettungsgriffs verhindern.

Wenden Sie sich an Ihren Händler, er wird Sie an einen Fachmann weiterleiten.

12.2 Reparaturen

Im Falle von Rissen, beeinträchtigten Nähten oder vorzeitigem Verschleiß wenden Sie sich an Ihren Händler; er wird Sie an einen Fachbetrieb für die Reparaturen weiterleiten.

12.3 Reinigung

Sie können Ihr Gurtzeug mit Süßwasser und milder Seife waschen und es dann an einem trockenen und belüfteten Ort trocknen lassen. (Sorgfältig abspülen, an einem trockenen Ort trocknen lassen, Sonneneinstrahlung vermeiden).

Keinen Wäschetrockner benutzen und nicht über 30°C waschen.

Waschen Sie nie den Rückenprotector oder das Sitzbrett!!

12.4 Lagerung

Ideal ist ein trockener, temperierter Ort, der vor Licht geschützt ist.

Vermeiden Sie jede Komprimierung/Stauchung des Rückenprotectors.

Achten Sie darauf, keine Schaum-oder Plattenteile des Gurtzeugs zu falten oder zu knicken.

12.5 Wasserlandung

Im Salzwasser: Spülen Sie Ihr Gurtzeug mit Süßwasser ab und lassen Sie es trocknen. Siehe Reinigung Kapitel 14.3

Im Süßwasser: Siehe Reinigungsprozess Kapitel 14.3.

12.6 Harte Landung

Überprüfen Sie, dass die Rettung unbeschädigt ist und dass die Schlossverbindungen funktionieren.

Überprüfen Sie, ob der Rückenprotector in gutem Zustand ist; keine Löcher hat und dass das Schaumteil wieder seine richtige Form angenommen hat.

Überprüfen Sie das Sitzbrett.

Überprüfen Sie, ob beeinträchtigender Abrieb an einem neuralgischen Punkt oder an Nähten eingetreten ist.

12.7 Fabrikationsfehler, Verschleiss, Seriennummer

In der Rückentasche Ihres Gurtzeugs befindet sich ein Aufkleber, auf dem Vorsichtsmaßnahmen sowie auch die Seriennummer vermerkt sind.

Bei Gurtzeug ohne Rückentasche (Berggurtzeug...) ist der Aufkleber direkt auf das Gurtzeug genäht.

Bei Verschleiß Problemen, Naht- oder Materialbruch, teilen Sie uns bitte die Seriennummer Ihres Gurtzeugs mit, damit wir andere Gurtzeuge aus derselben Serie überprüfen können.

13) Fabrikationsfehler, Verschleiss, Seriennummer

Jenseits der gesetzlichen Frist von einem Jahr werden kostenlose Reparaturen nur gemacht, wenn es sich um einen Fabrikations- oder Konstruktionsfehler handelt.

14) Zusätzliche Informationen

Für weitere Fragen, zusätzliche Fotos etc, bitten wir Sie, auf unserer Website nachzuschauen oder uns über die unten angegebenen Adressen zu kontaktieren.

Kortel Design - 1096 Av André Lasquin - 74700 Sallanches - FRANCE
Tel +33 (0)4 50 47 82 77 www.korteldesign.com info@korteldesign.com

Technical Data

Materials

Outer & inner shell: Nylon Ripstop

Main and shoulder straps: Polyester

Leg loops: Polyester

Chest strap: Polyamid

Carabiner: Kortel Design 7075 T6

Buckles Aluminum buckles, T-Lock-System

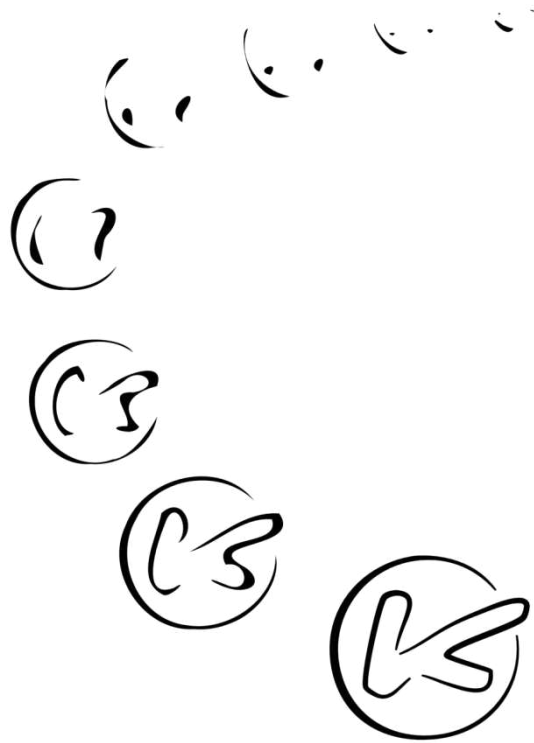
Protection: Pre-inflated Airbag

Certification

In accordance with LTF 91/09 the harness is tested and certified for an all-up weight of 130kg and according to EN 1651 an all-up weight of 100kg.

It must only be used with the supplied parachute handle. Any modification will invalidate the certification.

	XS	S	M	L
Pilot height cm	<162	160-171	170-185	>180
Harness weight kg	3.4	3.5	3.7	4.0
Certification	Certification (EN & LTF) PH 130.2015			
Maximum clip-in weight	EN 100kg / LTF 130kg			



Kortel Design
1096 avenue André Lasquin
74700 Sallanches - France
Tél: +33950107327 - E-mail: info@korteldesign.com
www.korteldesign.com