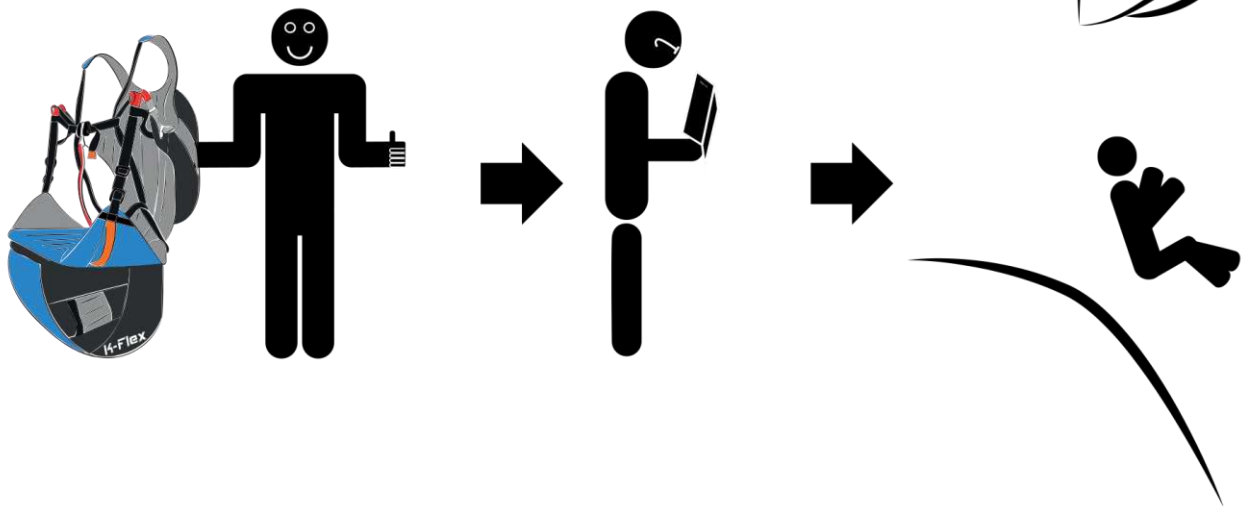




CE

# *K-Flex*



*Kortel Design*

1096 avenue A. Lasquin - 74700 SALLANCHES - France  
+33(0)9.50.10.73.27 - [info@korteldesign.com](mailto:info@korteldesign.com)

## 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 .....	2
1.2 Applications et astuces de réglages .....	3
1.2.1 Sangles d'épaules #1 : .....	3
1.2.2 Sangles dorsales #2 : .....	3
1.2.3 Sangle dorsale #3 : .....	3
1.2.4 Plateau ajustable #4 : .....	3
1.2.5 Sangle maîtresse #5 : .....	3
1.3 Parachute de secours .....	6
2) Visite pré-vol .....	6
2.1 Réglages .....	6
3) Décollage .....	6
4) Le vol .....	6
5) Atterrissage .....	7
6) Utilisation au treuil .....	7
7) Pratique du biplace .....	7
8) Protections latérales .....	7
9) Protection dorsale .....	7
10) Entretien, réparation, lavage, révision .....	8
10.1 Révision .....	8
10.2 Réparations .....	8
10.3 Lavage .....	9
10.4 Stockage .....	9
10.5 En cas d'amerrissage .....	9
10.6 En cas d'atterrissage violent .....	9
11) Anomalies de fabrication, d'usures, numéro de série .....	9
12) Renseignements supplémentaires .....	9

# 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](http://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.

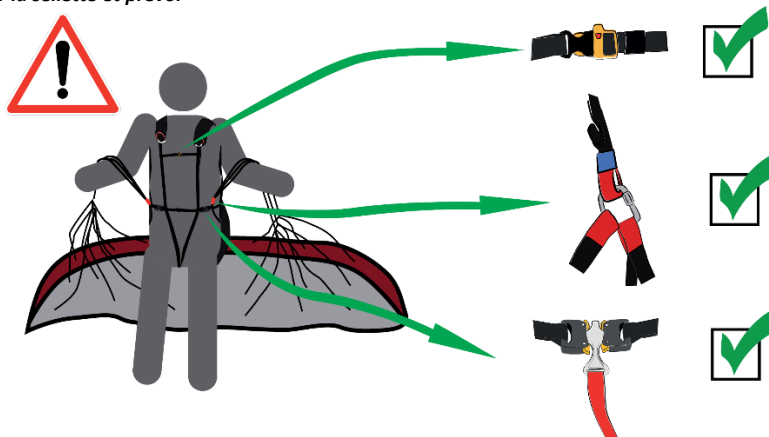
## 1) Réglages de la sellette

### 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



## **1.2 Applications et astuces de réglages**

### **1.2.1 Sangles d'épaules #1 :**

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.

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.

### **1.2.2 Sangles dorsales #2 :**

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.

### **1.2.3 Sangle dorsale #3 :**

Ajuste la longueur dorsale.

Permet d'ajuster la sellette pour un gabarit de 1m50 à 2m environ.

### **1.2.4 Plateau ajustable #4 :**

Cette sellette est équipée d'un système d'ajustement du plateau en largeur.

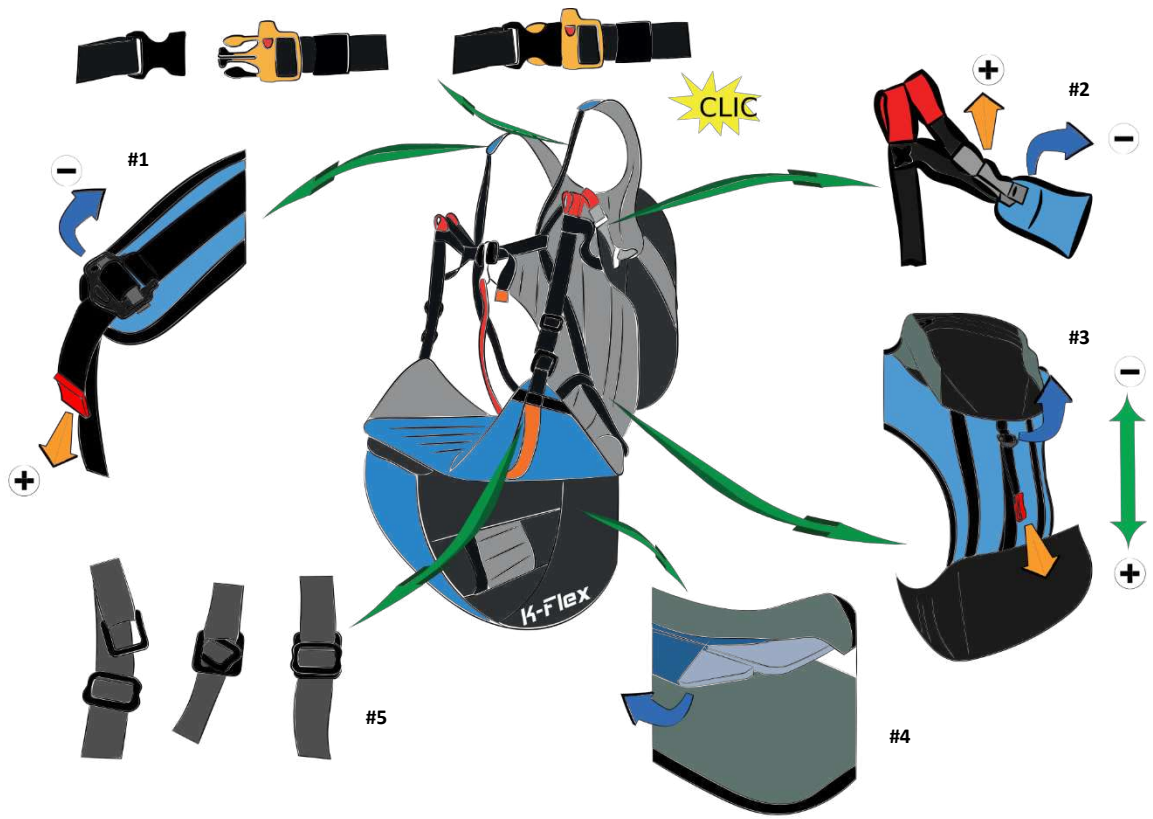
Permet d'adapter l'assise à la morphologie de chacun.

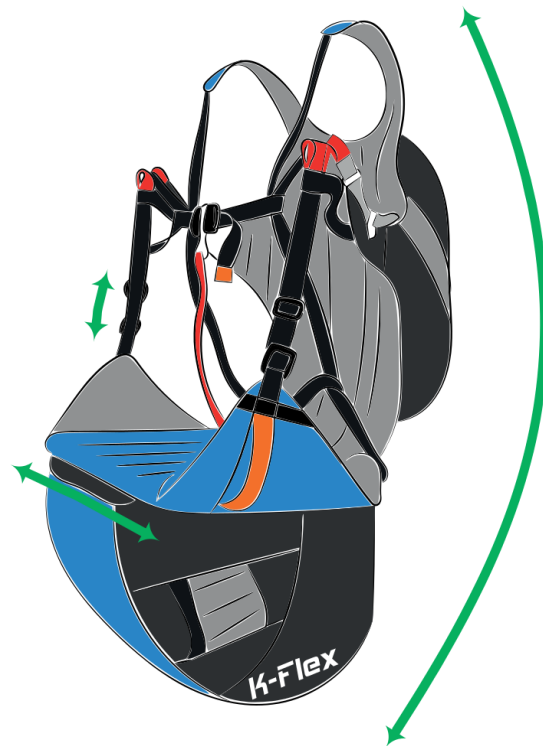
### **1.2.5 Sangle maîtresse #5 :**

Permet de pré-régler l'ajustement de taille de la sellette :

- Boucles connectées (version « courte ») : taille du passager entre 1m50 et 1m75\*.
- Boucles libres (version « longue ») : taille du passager entre 1m75 et 2m\*.

*\*Ces données sont à titre indicatif et seront laissées à l'appréciation du pilote*





### 1.3 Parachute de secours

Cette sellette ne possède pas de container secours intégré.

L'emport d'un parachute de secours devra se faire par l'ajout d'un container ventral, avec une connexion des élévateurs de secours au niveau des maillons principaux.

## 2) Visite pré-vol

### 2.1 Réglages

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

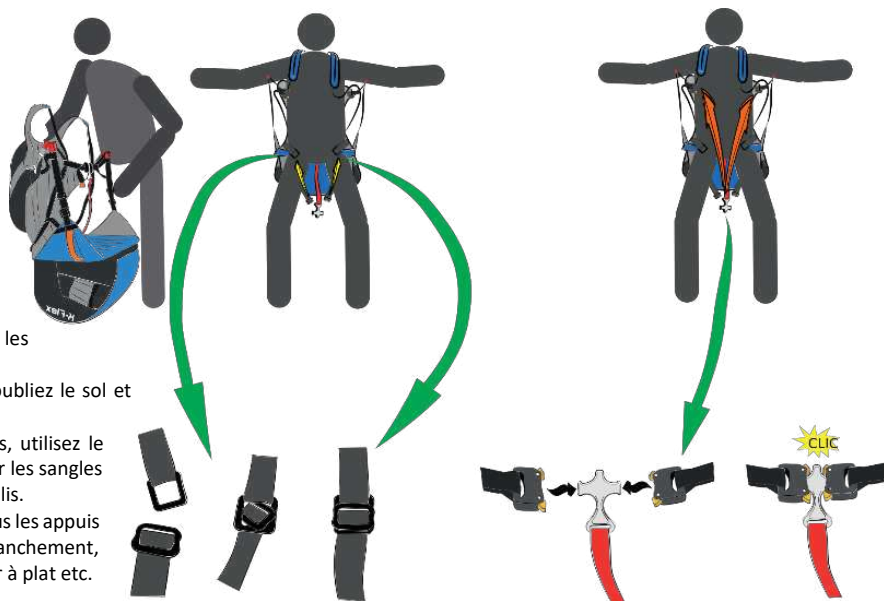
Pensez à vérifier qu'il a bien rétabli les réglages tels qu'ils étaient.

Particulièrement l'appui dorsal.

### 3) 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 ci-contre :



### 4) 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 !

### **5) 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 !

### **6) Utilisation au treuil**

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.

### **7) Pratique du biplace**

Cette sellette a été conçue pour l'emport de passager en vol biplace.

Elle n'est pas conseillée pour une utilisation par le pilote, car il n'y a pas de poche pour l'emport d'un parachute de secours.

En tant que pilote biplace, il est vivement conseillé d'utiliser un modèle spécifique « biplace » pour avoir la possibilité d'emporter un parachute de secours biplace.

### **8) Protections latérales**

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

### **9) Protection dorsale**

Cette sellette est équipée d'une protection dorsale, répondant au protocole SP-001 02/2016 du CRITT SL.

Mise en garde :

- Aucun protecteur ne peut offrir une protection totale contre les blessures et en particulier que le protecteur dorsal n'évite pas les blessures de la colonne vertébrale.
- Seules les parties du corps couvertes par la protection bénéficient d'une protection contre les chocs.
- Toute modification ou mauvaise utilisation peut réduire dangereusement les performances du protecteur dorsal.



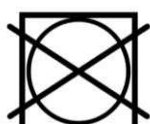
- En cas de protecteurs amovibles, la protection n'est assurée que lorsque ces derniers sont présents.
- Concernant le vieillissement, un contrôle visuel doit être effectué régulièrement. En cas de doute, ne pas hésiter à contacter le fabricant.

## 10) Accessoires

De par la destination d'usage prévue pour la sellette, elle n'est pas pré-équipée pour recevoir des accessoires tels que : accélérateurs, cale-pied, ballast

*Toutes adaptation 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) Entretien, réparation, lavage, révision



**Contrôle / Inspection**  
**2 ans / years**

### 11.1 Révision

Même si les incidents liés au vieillissement des sellettes sont quasi inexistantes, 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 de poches de secours ne sont pas endommagées ainsi que les 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.

### 11.2 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.

### **11.3 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.

### **11.4 Stockage**

L'idéal 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.

### **11.5 En cas d'amerrissage**

Dans l'eau de mer : rincez votre sellette à l'eau douce puis faites-la sécher. Voir lavage chapitre 11.3.

Dans l'eau douce, suivre le processus de lavage chapitre 11.3.

### **11.6 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.

## **12) 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.

## **13) Renseignements supplémentaires**

Pour toutes questions ou photos supplémentaires, merci de consulter notre site Internet ou de nous contacter à l'adresse en dernière page.

## Données Techniques

### Materiaux

Tissu : Nylon Ripstop

Sangles: Polyester

Sangles cuisses : Polyester

Sangle Ventrale : Polyamid

Maillons automatiques : Kortel Design 7075 T6

Bouclerie : Aluminium, T-Lock-System

Protection : Airbag

### Certification

Conformément à la norme EN 1651 la sellette est testée pour une masse maximale au décollage de 100kg.

Cette sellette doit être utilisée exclusivement avec la poignée de secours fournie. Toute modification invaliderait la certification.

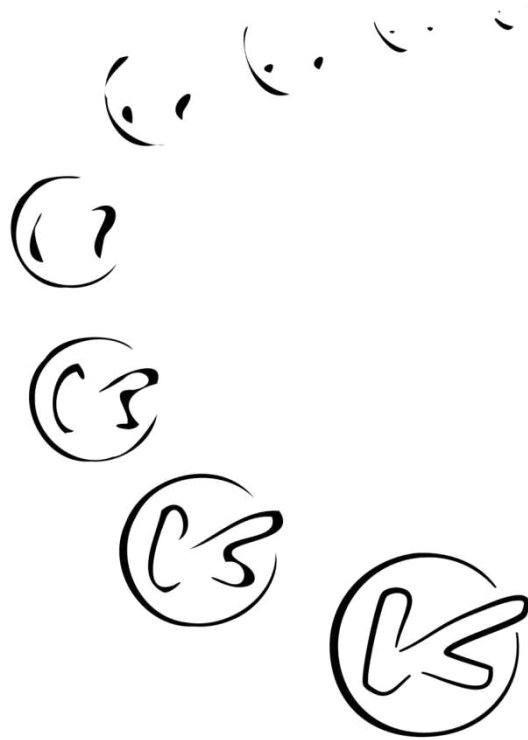
	Unique
Taille du pilote (cm)	1m50 < ... < 2m
Poids de la sellette (kg)	3.1kg
Certification	Certification EN 1651 / CE selon CRITT SL / SP-001 02/2016
Charge maximale	EN 100kg

### Organisme notifié :

CRITT SL

Z.A. du Sanital, 21 Rue Albert Einstein - 86100 Châtelleraut - France

+33(0)5.49.85.38.30 - [www.critt-sl.com](http://www.critt-sl.com) - #0501



Kortel Design  
1096 avenue André Lasquin  
74700 Sallanches - France  
Tél: +33950107327 - E-mail: [info@korteldesign.com](mailto:info@korteldesign.com)  
[www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com)

## Table of contents

Table of contents .....	12
User Manual and Safety Instructions for Kortel Design harnesses .....	13
1) Harness settings.....	13
1.1 When you receive the product .....	13
1.1.1 General points .....	13
1.1.2 Connection of the canopy to the harness and pre-flight check .....	13
1.2 Different settings .....	14
1.2.1 Shoulder straps #1 : .....	14
1.2.2 Back straps #2 : .....	14
1.2.3 Back strap #3 : .....	14
1.2.4 Adjustable seat-plate #4 : .....	14
1.2.5 Main strap #5 : .....	14
1.3 Reserve parachute .....	17
2) Pre-flight Check.....	17
2.1 Settings .....	17
3) Take-off.....	17
4) In flight.....	17
5) Landing .....	18
6) Use with a winch:.....	18
7) Tandem flight.....	18
8) Lateral protections.....	18
9) Back protection.....	18
10) Accessories .....	19
11) Maintenance, repair, washing, checks .....	19
11.1 Checks .....	19
11.2 Repair .....	19
11.3 Washing.....	19
11.4 Storage .....	20
11.5 In the case of a water landing .....	20
11.6 In the case of a heavy landing .....	20
12) Manufacturing defects, wear, serial number.....	20
13) Further information .....	20

# 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](http://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!!!!

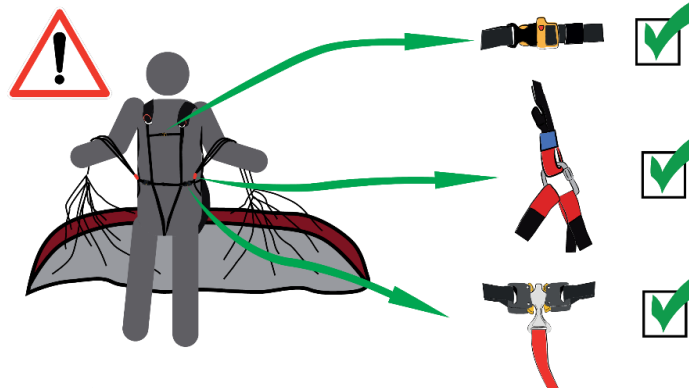
## 1) Harness settings

### 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 #1 :**

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.

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 #2 :**

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.

### **1.2.3 Back strap #3 :**

Adjusts the back length.

Allows to adjust the harness for a gauge from 1m50 to 2m approximately.

### **1.2.4 Adjustable seat-plate #4 :**

This harness is equipped with a system of adjustment of the seat-plate in width.

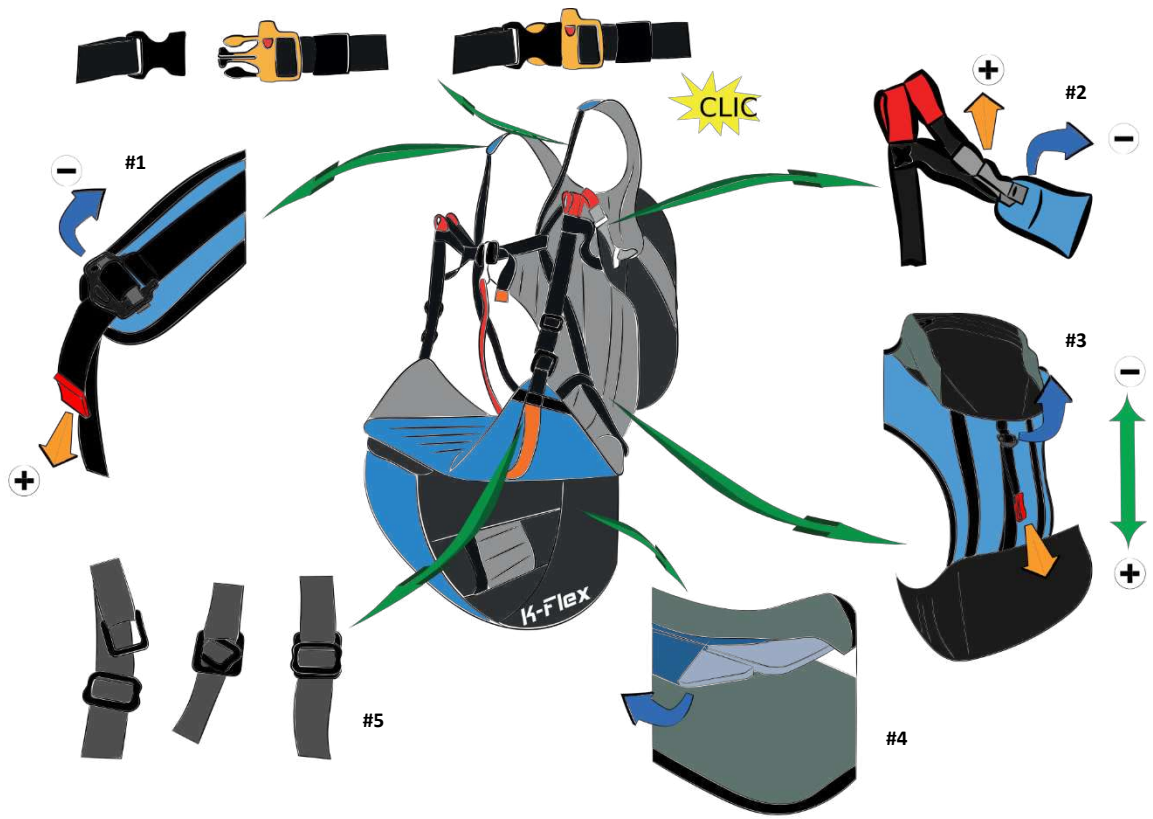
Allows to adapt the seat to the morphology of each one.

### **1.2.5 Main strap #5 :**

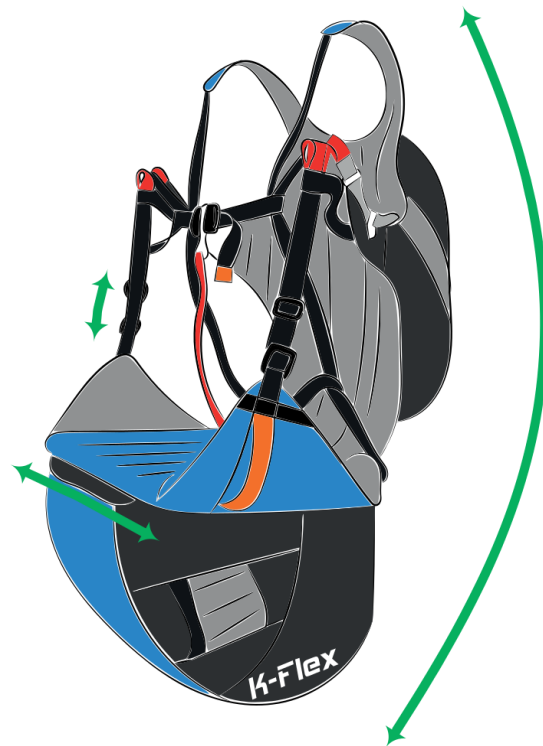
Pre-adjusts the size adjustment of the harness :

- Loops connected ("short" version) : passenger size between 1m50 and 1m75 \*.
- Free loops ("long" version) : passenger size between 1m75 and 2m \*.

*\* These data are indicative and will be left to the discretion of the pilot*







### 1.3 Reserve parachute

This harness does not have an integrated rescue parachute container.

The carriage of a rescue parachute shall be accomplished by the addition of a ventral container, with a connection of the rescue risers to the main attachment points.

## 2) Pre-flight Check

### 2.1 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) 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:

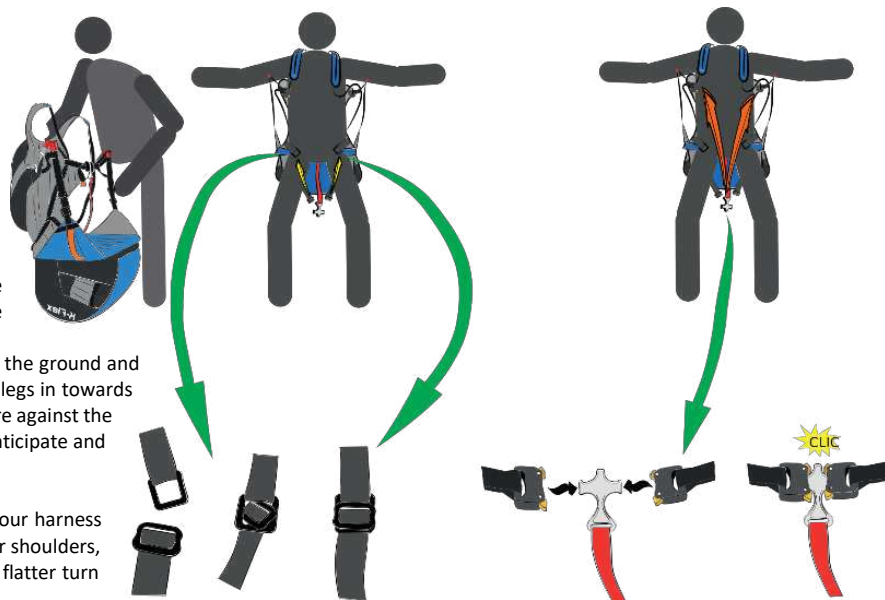
### 4) In flight

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.

### **5) 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.

### **6) 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.

### **7) Tandem flight**

This harness was designed to carry passengers in tandem flights.

It is not recommended for use by the pilot because there is no pocket for the carriage of a rescue parachute.

As a tandem pilot, it is strongly recommended to use a specific tandem harness model to be able to carry a tandem rescue parachute.

### **8) Lateral protections**

Kortel design harnesses are not intended for use with lateral protections.

### **9) Back protection**

This harness is equipped with a back protector, complying with protocol SP-001 02/2016 of the CRITT SL.

Caution :

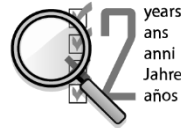
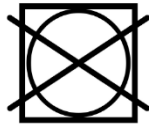
- No protector can offer full protection against injuries and in particular that the back protector does not prevent injuries to the spine.
- Only the body parts covered by the protection are protected against shocks.
- Any modification or misuse can drastically reduce the performance of the back protector.
- In the case of removable protectors, protection is ensured only when these are present.
- As regards aging, a visual check must be carried out regularly. If in doubt, do not hesitate to contact the manufacturer.

## 10) Accessories

Due to the intended purpose of the harness, it is not pre-equipped to receive accessories such as: accelerators, footrest, ballast

*All adjustments relate to personal initiatives that must take account of the accelerator passage, and the systems of sliding of the straps for the comfort of the harness.*

## 11) Maintenance, repair, washing, checks



**Contrôle / Inspection**  
**2 ans / years**

### 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 11.3.

In fresh water: follow the washing procedure chapter 11.3.

#### **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.

## Technical Datas

### Material

Fabric : Nylon Ripstop

Webbing: Polyester

Leg webbing : Polyester

Chest strap webbing : Polyamid

Automatic carabiners : Kortel Design 7075 T6

Buckles : Aluminium, T-Lock-System

Protection : Airbag

### Certification

In accordance with standard EN 1651 the harness is tested for a maximum take-off weight of 100kg.

This harness should only be used with the supplied rescue handle. Any modification would invalidate the certification.

	Unique
Size of the pilot (cm)	1m50 < ... < 2m
Weight of the harness (kg)	3.1kg
Certification	Certification EN 1651 / CE selon CRITT SL / SP-001 02/2016
Maximum load	EN 100kg

### Notified organization :

CRITT SL

Z.A. du Sanital, 21 Rue Albert Einstein - 86100 Châtellerault - France

+33(0)5.49.85.38.30 - [www.critt-sl.com](http://www.critt-sl.com) - #0501

Inhaltsverzeichnis

Bedienungsanleitung und Sicherheitshinweise für Kortel Design Gurtzeuge.....	23
14) Gurtzeugeinstellungen.....	23
14.1 Nach Erhalt des Gurtzeugs .....	23
14.1.1 Allgemeine Hinweise.....	23
14.1.2 Gleitschirmverbindung zum Gurtzeug und Vorflugkontrolle .....	23
14.2 Einstellungen.....	24
14.2.1 Schultergurte # 1:.....	24
14.2.2 Rückenlänge # 2:.....	24
14.2.3 Rückenlänge # 3:.....	24
14.2.4 Verstellbare Sitzplatte # 4:.....	24
14.2.5 Hauptgurt Nr. # 5:.....	24
14.3 Rettungsgerät.....	27
15) Vorflugcheck.....	27
16) Start.....	27
17) Im Flug.....	27
18) Landung.....	28
19) Windenflug.....	28
20) Tandemflug.....	28
21) Seitlicher Schutz.....	28
22) Rückenschutz.....	28
23) Zubehör.....	29
24) Wartung, Reparatur, Reinigung, Kontrolle.....	29
24.1 Überprüfungen.....	29
24.2 Reparatur.....	29
24.3 Reinigung.....	29
24.4 Lagerung.....	30
24.5 Wasserlandung.....	30
24.6 Harte Landung.....	30
25) Fabrikationsfehler, Verschleiß, Seriennummer.....	30
26) Zusätzliche Informationen.....	30

## Bedienungsanleitung und Sicherheitshinweise für Kortel Design Gurtzeuge

Sie haben ein Kortel Design Gurtzeug erworben und wir danken Ihnen für Ihre Wahl.

Zu Ihrer eigenen Sicherheit empfehlen wir Ihnen, diese Anleitung zu sorgfältig zu lesen und den Anweisungen vor der Inbetriebnahme zu folgen.

Keinesfalls kann dieses Dokument oder die Informationen auf der Website [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com) den Rat Ihres Händlers oder Fluglehrers ersetzen.

Warnung; vor Gebrauch ist es Pflicht:

- das Gurtzeug korrekt einzustellen und zu justieren.
- den Rettungsschirm einzubauen.
- die Tragegurte korrekt am Gurtzeug einzuhängen.
- den Beschleuniger korrekt einzustellen. Gefahr, wenn der Beschleuniger zu kurz eingestellt ist!!!!

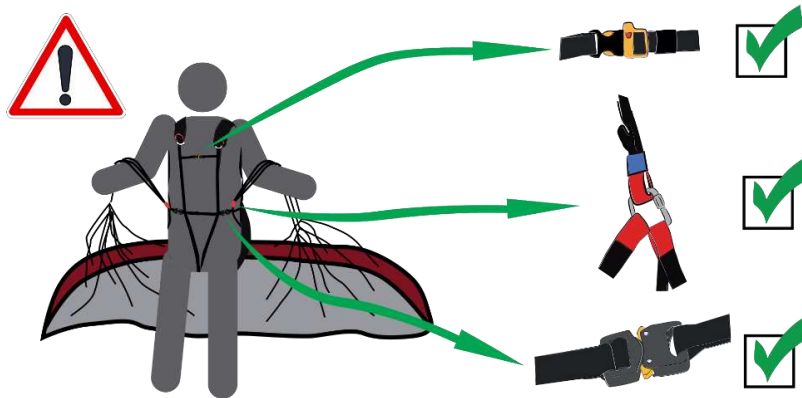
### 14) Gurtzeugeinstellungen

#### 14.1 Nach Erhalt des Gurtzeugs

##### 14.1.1 Allgemeine Hinweise

Um unangenehme Überraschungen in der Luft zu vermeiden, ist es unbedingt nötig, das Gurtzeug an einer Aufhängevorrichtung einzustellen. Es wird empfohlen, eine Vorrichtung zu benutzen, die das Nicken/Rollen ermöglicht, so dass Sie die Stabilität des Sitzes regulieren können.

##### 14.1.2 Gleitschirmverbindung zum Gurtzeug und Vorflugkontrolle





## **14.2 Einstellungen**

### **14.2.1 Schultergurte # 1:**

Die wesentlichen Aufgaben der Schultergurte sind der Halt des Gurtzeugs beim Start, die Neigungsbegrenzung des Körpers und das Vermeiden des Herausfallens des Piloten.

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

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

### **14.2.2 Rückenlänge # 2:**

Regulierung der Rückenneigung.

Eine Neigung zu weit nach hinten kann den Flug unangenehm (verringertes Sichtfeld) und das Aufsitzen für die Landung schwierig machen. Wenn das Gurtzeug zu eng eingestellt ist, kann es schwierig sein, nach dem Start eine sitzende Position einzunehmen.

Durch die Mitnahme von zusätzlichem Ballast (Cockpit, Tasche o.ä.) kann es nötig sein, die Einstellungen in der Luft nachzubessern.

### **14.2.3 Rückenlänge # 3:**

Stellt die Rückenlänge ein.

Ermöglicht die Einstellung des Gurtzeugs für Körpergrößen von ca. 1,50m bis 2,00m.

### **14.2.4 Verstellbare Sitzplatte # 4:**

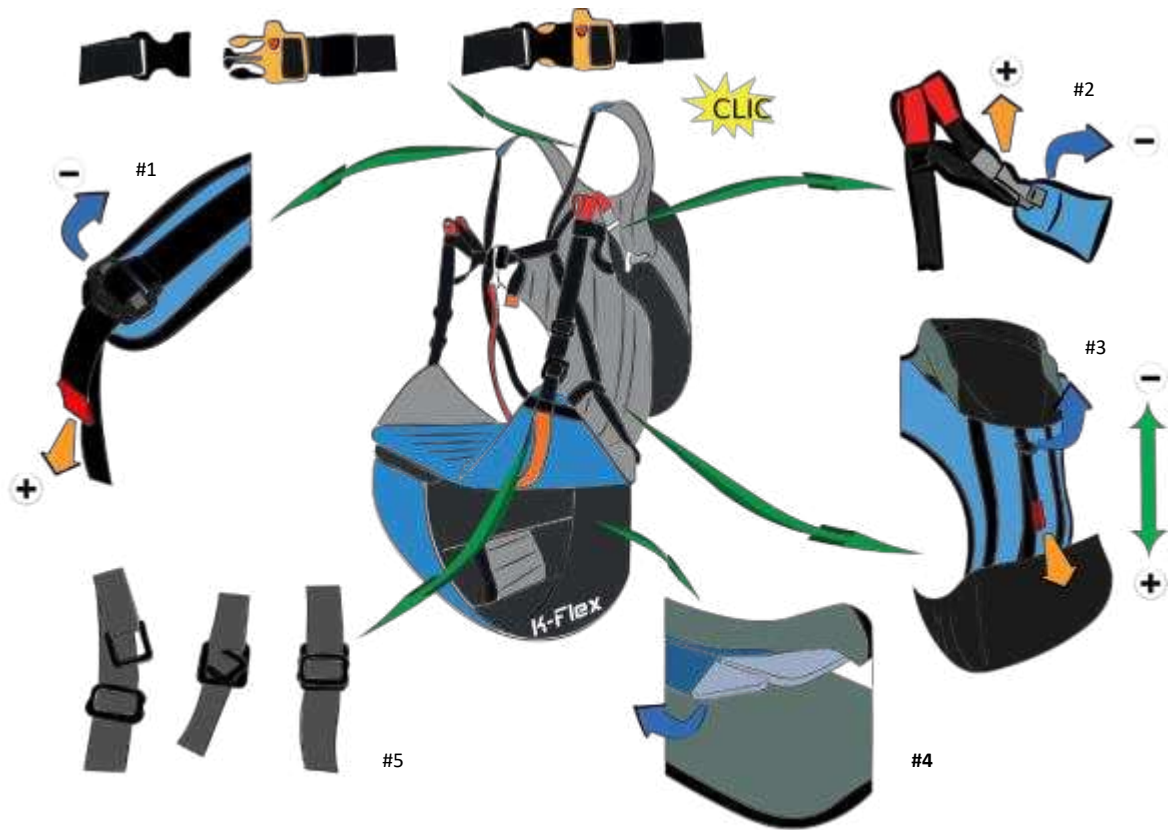
Dieses Gurtzeug ermöglicht eine Verstellung der Sitzplatte in der Breite und ermöglicht somit die Anpassung des Sitzes an das jeweilige Körpermaß.

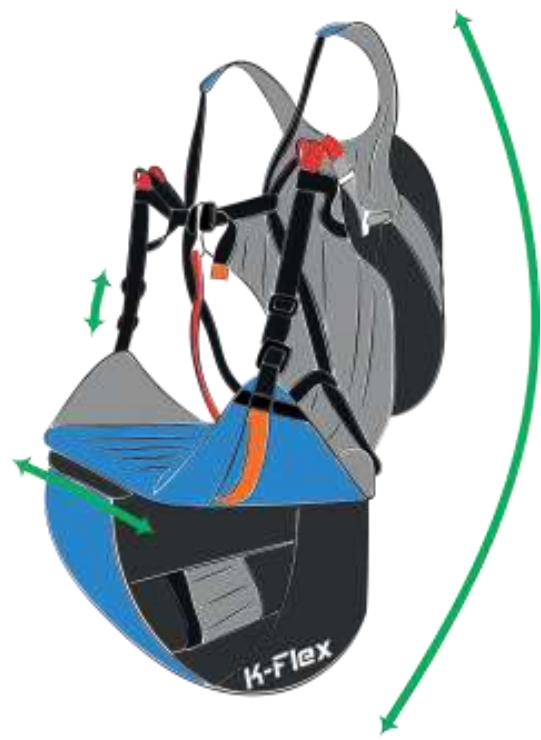
### **14.2.5 Hauptgurt Nr. # 5:**

Größenanpassung des Gurtzeugs:

- Schlaufen geschlossen ("kurze" Version): Passagiergröße zwischen 1,50m und 1,75m\*.
- Schlaufen offen ("lange" Version): Passagiergröße zwischen 1,75m und 2,00m\*.

*\* Diese Angaben sind indikativ und werden dem Ermessen des Piloten überlassen*





### 14.3 Rettungsgerät

Dieses Gurtzeug hat keinen integrierten Rettungsschirmcontainer.

Der Rettungsschirm muss durch einen Frontcontainer mit der Hauptaufhängung des Gurtzeugs verbunden werden.

### 15) Vorflugcheck

Ist das Gurtzeug für Sie richtig eingestellt, überprüfen Sie aber unbedingt, ob das Gurtzeug für andere Piloten bzw. Passagiere richtig eingestellt wurde, besonders die Rückenneigung.

### 16) Start

Neben der Gurtzeuganpassung ist auch der Startcheck von größter Bedeutung.

Es wird empfohlen, das Gurtzeug wie folgt anzulegen:

### 17) Im Flug

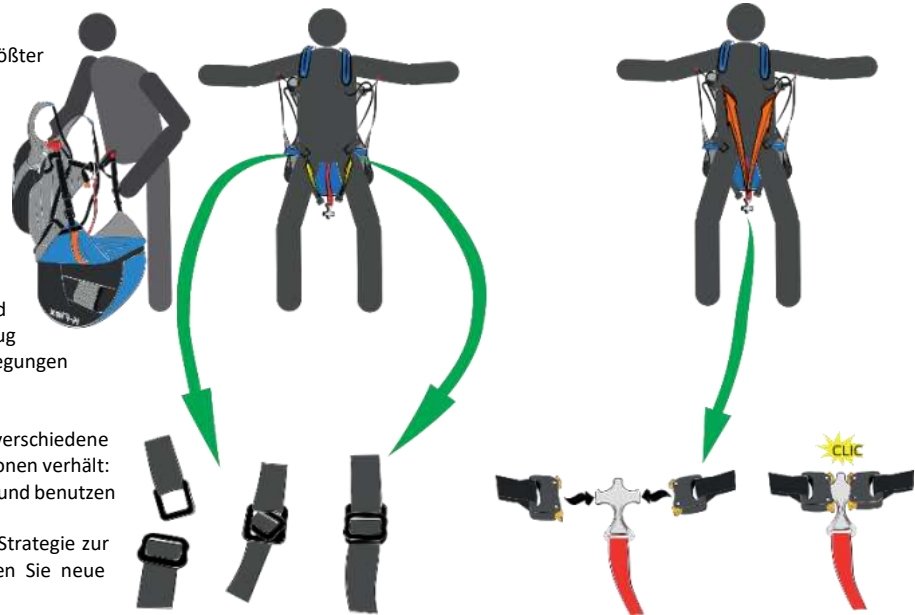
Jede Flugphase hat ihre bevorzugte Gurtzeugposition:

In Thermik und Geländenähe empfiehlt sich eine aufrechtere Position, um Hindernisse und Bodenabstand deutlich zu erkennen.

In Aufwinden und Wolkennähe beobachten Sie die Wolkenabstand. In starken Turbulenzen sitzen Sie aufrecht und ziehen Sie die Beine an. Spüren Sie den Druck auf das Gurtzeug mit der Außenseite der Oberschenkel, so dass sie die Rollbewegungen wahrnehmen und kontrollieren können.

Um die Flugtechnik zu verbessern, probieren Sie verschiedene Möglichkeiten aus, wie sich Ihr Gurtzeug in bestimmten Situationen verhält: Drehen Sie die Schultern oder die Hüften, kreuzen Sie die Beine und benutzen Sie die umgekehrte Rolle.

Jeder Pilot hat seine eigene Wahrnehmung und seine eigene Strategie zur Verbesserung der Flugtechnik. Seien Sie neugierig, versuchen Sie neue Dinge.



## **18) Landung**

Die Landung ist das empfindlichste Stadium des Fluges.

Müdigkeit, Dehydrierung, mangelnde Bewegung der unteren Gliedmaßen, die Euphorie des schönsten Fluges Ihres Lebens etc. werden unweigerlich eine Auswirkung auf ihre Wachsamkeit haben.

Es ist Zeit, sich wieder zu konzentrieren, Ihre Umgebung zu analysieren und Ihre Beine zu bewegen.

Wenn der Flug lang und kalt war, bewegen Sie Ihre Knöchel und Knie, um die Beweglichkeit in den Beinen wiederherzustellen  
Nehmen Sie eine laufbereite Haltung ein.

## **19) Windenflug**

Alle Kortel Design Gurtzeuge sind zum Windenflug geeignet.

Es gibt keine speziellen Schnallen für die Verbindung zu einer Winde mit Kortel Gurtzeugen.

Es wird empfohlen, eine Schnellkupplung oder einen Karabiner an den Befestigungspunkt des Kabelsatzes (mit rotem Gewebe geschütztes Band) zu befestigen und an das Freigabesystem anzuschließen.

Es ist wichtig, einen separaten Karabiner oder Schnellkupplung für die Quick-Release-System verwenden, verwenden Sie nicht die Link / Karabiner, die den Kabelbaum mit dem Baldachin verbindet.

## **20) Tandemflug**

Dieses Gurtzeug wurde für Tandempassagiere entwickelt.

Es wird nicht für den Einsatz durch den Piloten empfohlen, da es keine Tasche für die Beförderung eines Rettungsschirmes gibt.

Als Tandem-Pilot wird dringend empfohlen, ein spezielles Tandem-Gurtzeugmodell zu verwenden, um einen Tandem-Rettungsschirm mitführen zu können.

## **21) Seitlicher Schutz**

Kortel-Gurtzeuge haben keine Seitenprotektoren.

## **22) Rückenschutz**

Dieses Gurtzeug ist mit einem Rückenprotektor ausgestattet, der dem Protokoll SP-001 02/2016 des CRITT SL entspricht.

Vorsicht :

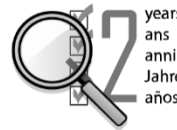
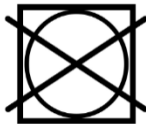
- Kein Protektor bietet vollen Schutz vor Verletzungen.
- Nur die vom Protektor abgedeckten Körperteile sind vor Stößen geschützt.
- Jede Änderung oder Missbrauch kann die Leistung des Rückenprotektors drastisch reduzieren.
- Bei abnehmbaren Schutzvorrichtungen ist der Schutz nur dann gewährleistet, wenn diese vorhanden sind.
- Im Hinblick auf die Alterung muss eine Sichtkontrolle regelmäßig durchgeführt werden. Im Zweifelsfall zögern Sie nicht, sich an den Hersteller zu wenden.

### 23) Zubehör

Aufgrund der Definition als Tandempassagiergurtzeug ist Zubehör, wie z.B. Beschleuniger, Fußstütze etc., nicht vorgesehen.

Alle Anpassungen beziehen sich auf persönliche Initiativen, die den Beschleunigerdurchgang berücksichtigen müssen, und die Systeme des Gleitens der Gurte für den Komfort des Kabelbaums.

### 24) Wartung, Reparatur, Reinigung, Kontrolle



**Contrôle / Inspection**  
**2 ans / years**

#### 24.1 **Überprüfungen**

Selbst wenn Vorfälle aufgrund von Alterung an Gurtzeugen nahezu unwahrscheinlich sind, ist es wichtig, das Hauptgurtband, den Rückenschutz sowie die Kernnähte des Gurtzeugs zu überprüfen.

UV-Strahlung, Feuchtigkeit und Abrieb können die Eigenschaften der verwendeten Materialien verändern.

Obwohl unwahrscheinlich, ist eine vorzeitige Alterung von Teilen des Gurtzeugs aufgrund defekter Materialien möglich.

Wir empfehlen Ihnen, Ihr Gurtzeug alle zwei Jahre visuell zu kontrollieren. Insbesondere im Falle einer Landung in Bäumen, Felsen und im Falle eines Retterwurfs. Wenden Sie sich an Ihren Händler, der Sie an einen Fachmann weiterleitet.

#### 24.2 **Reparatur**

Im Falle von Rissen oder Löchern, beschädigten Nähten oder vorzeitigem Verschleiß, wenden Sie sich bitte an Ihren Händler. Er wird Sie an eine geeignete Reparaturwerkstatt verweisen.

#### 24.3 **Reinigung**

Sie können Ihr Gurtzeug mit Wasser und milder Seife säubern (sorgfältig abspülen) und es dann an einem trockenen und gut belüfteten Ort trocknen lassen (Sonneneinstrahlung vermeiden).

Keinen Wäschetrockner benutzen und nicht über 30°C waschen.

Waschen Sie nie den Rückenprotector oder das Sitzbrett!!

#### **24.4 Lagerung**

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

Vermeiden Sie jede Komprimierung/Stauchung des Rückenprotektors.

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

#### **24.5 Wasserlandung**

Im Salzwasser: Spülen Sie Ihr Gurtzeug mit Süßwasser ab und lassen Sie es trocknen. Siehe Reinigung Kapitel 11.3

Im Süßwasser: Siehe Reinigungsprozess Kapitel 11.3.

#### **24.6 Harte Landung**

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

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

Überprüfen Sie das Sitzbrett.

Überprüfen Sie, ob beeinträchtigender Abrieb entstanden ist.

#### **25) Fabrikationsfehler, Verschleiß, Seriennummer**

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

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

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

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

#### **26) Zusätzliche Informationen**

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

## Technische Daten

### Material

Gewebe: Nylon Ripstop

Gewebe: Polyester

Beingewebe: Polyester

Brustgurt: Polyamid

Automatische Karabiner: Kortel Design 7075 T6

Schnallen: Aluminium, T-Lock-System

Schutz: Airbag

### Zertifizierung

In Übereinstimmung mit der Norm EN 1651 wird das Kabelbaum auf ein maximales Startgewicht von 100 kg geprüft.

Dieser Kabelbaum sollte nur mit dem mitgelieferten Rettungsgriff benutzt werden. Jede Änderung würde die Zertifizierung ungültig machen.

	Einzigartig
Größe des Piloten (cm)	1m50 < ... < 2m
Gewicht des Kabelsatzes (kg)	3.1kg
Zertifizierung	Zertifizierung EN 1651 / CE CRITT SL / SP-001 02/2016
Höchstbelastung	EN 100kg

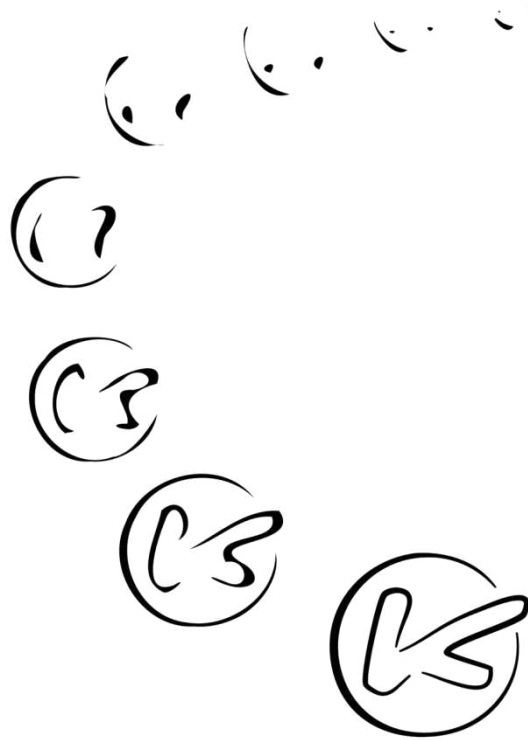
### Benannte Stelle :

CRITT SL

Z.A. du Sanital, 21 Rue Albert Einstein - 86100 Châtellerault - France

+33(0)5.49.85.38.30 - www.critt-sl.com - #0501





Kortel Design  
1096 avenue André Lasquin  
74700 Sallanches - France  
Tél: +33950107327 - E-mail: [info@korteldesign.com](mailto:info@korteldesign.com)  
[www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com)