



**KORTEL  
DESIGN**

# **KUIK III**

***Notice d'Utilisation  
User's manual***

 **FR** - p2

 **EN** - p36

**V1.2**  
04/2024

**Kortel Design**  
1096 av. A.Lasquin - 74700 SALLANCHES - France  
+33(0)9.50.10.73.27 - [info@korteldesign.com](mailto:info@korteldesign.com) - [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com)



# Table des Matières

# Kuik III

Introduction	3	Mise en garde	29
Précautions d'utilisation	4	Garantie	30
Présentation	5	Données Techniques	31
Descriptif		Guide des tailles	32
Vue générale		Renseignements complémentaires	33
Préparation de votre sellette	11		
Premiers réglages			
Accessoires			
Installation du parachute de secours			
Protection dorsale			
Préparation au décollage	21		
Check-list			
Connexion dans la sellette			
Voler en sécurité	23		
Décollage			
En vol			
Usage de l'accélérateur			
Usage du parachute de secours			
Atterrissage			
Restrictions d'utilisation	26		
Maintenance, entretien et réparations	27		



*A Lire ...*



**Attention**



**DANGER !!!**

## ***Introduction***

Félicitations pour l'achat de votre sellette **KORTEL DESIGN** !

Nous vous remercions pour votre choix et de la confiance que vous nous accordez.

Depuis 1999, nous concevons et développons toute une gamme de produits avec un soucis du détail qui a fait notre réputation à travers le monde.

Confort, efficacité, innovation, qualité sont nos critères fondateurs, de la conception à la livraison de nos produits.

**KORTEL DESIGN**, c'est avant tout une équipe de passionnés à votre écoute, réunis pour vous offrir des produits de qualité toujours plus innovants, et adaptés à votre pratique.

Des produits de haute technicité, conçus par et pour des parapentistes heureux !



Ce manuel fait partie intégrante de votre produit. Nous vous recommandons de le lire attentivement. Vous y trouverez toutes les indications pour préparer au mieux votre sellette avant le premier vol, ainsi que beaucoup d'autres informations importantes concernant la sécurité, l'entretien et la maintenance.

Pour vous offrir le meilleur service, **KORTEL DESIGN** s'appuie sur un réseau de revendeurs formés, gage d'un service optimum.

Vous trouverez sur le site la liste complète des revendeurs, ainsi qu'un complément de photos et de films explicatifs comprenant des informations détaillées adaptées à votre produit.



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



## ***Précautions d'utilisation***

### **Précautions relatives à la pratique du parapente :**

La pratique sportive du parapente requiert une formation préalable, un entraînement spécifique et une connaissance minimale de son matériel. Chaque pilote se doit d'être responsable, et de se conformer à la réglementation en vigueur (licence / Assurance).

Tout pilote doit être en capacité d'évaluer correctement les conditions météo. De plus, son niveau de vol doit correspondre aux exigences du matériel qu'il utilise. Le pilote est également responsable de l'attention accordée à son environnement, y compris le milieu naturel et le paysage.

Nous évoluons en milieu naturel, et il est impératif d'accorder un maximum de respect à la flore et à la faune !

Ne pas marcher en dehors de sentiers balisés, ne pas laisser de déchets, ne pas faire de bruit inutile et respecter l'équilibre biologique sensible dans l'écosystème de nos montagnes, en particulier au décollage ! Respectez les zones sensibles et protégées.

Fumeurs, emportez vos mégots et évitez de fumer à proximité de votre matériel.

Le port d'un casque adapté, de chaussures et de vêtements appropriés, et l'emport d'un parachute de secours sont essentiels. Avant chaque vol, tout pilote se doit de vérifier l'ensemble des éléments de son équipement de vol, l'absence de tout dommage et confirmer sa capacité à décoller.

De plus il convient d'effectuer un contrôle complet préalable au décollage avant chaque vol.

Chaque pilote assume seul sa responsabilité dans la pratique du parapente, et accepte tout risque inhérent y compris les blessures ou la mort. Ni le fabricant, ni le revendeur ne peuvent garantir la sécurité du pilote. Par conséquent, ils ne peuvent en aucun cas être tenus pour responsables en cas de problème.

### **Précautions spécifiques aux sellettes de parapente :**

La conception de cette sellette, et des accessoires associés, a été développée pour la pratique du parapente, et pour elle seule.

La conception dans sa globalité a défini des matériaux et un accastillage adapté à cette pratique et à son cadre d'utilisation (réglementation, normes). L'homologation de cette sellette s'applique exclusivement à la pratique sportive du parapente.

Toute utilisation détournée se fait aux risques et périls de l'utilisateur, et la responsabilité du fabricant ne saurait être engagée en cas d'accident.

Le choix d'une sellette de parapente doit être adapté au type de pratique envisagé (compétition, accro, montagne, ...) et au niveau d'expérience du pilote. L'utilisation d'une sellette inadaptée peut entraîner un risque d'accident et de blessure.

Tous les réglages de la sellette doivent avoir été effectués au moins une fois en portique avant le premier vol. Ces réglages ont une influence directe sur le confort, mais également sur le comportement en vol de la sellette et du parapente. Des réglages inadaptés ou incorrectement effectués peuvent entraîner un risque d'accident et de blessure.

Les protections dorsales équipant nos sellettes de parapente (mousse-bag, airbag ou hybrides) permettent de limiter l'onde de choc transmise au corps du pilote en cas d'impacts de faible intensité (décollage ou atterrissage raté, chute de faible hauteur).

Aucun protecteur ne peut offrir une protection totale contre les blessures et en particulier 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 chocs violents, vérifier l'intégrité du dispositif et ne pas hésiter à contacter le fabricant en cas de doute.

## Présentation

La **KUIK III** est une sellette de loisir polyvalente, destinée aussi bien au pilote de site, qu'au cesseur en devenir, ou à l'amateur de vols rando. Ses nombreuses poches de rangement vous permettront également de vous initier au vol-bivouac.

### Confortable !

La conception de l'assise en 3D moulée offre un confort exceptionnel pour une sellette de ce type, vous autorisant de nombreuses heures de vol sans craindre la moindre douleur. L'assise composée de 2 cuisses séparées apporte un maintien parfait des jambes.

### Efficace !

La géométrie du châssis a été étudiée pour ressentir précisément les informations de la masse d'air, tout en conservant un pilotage efficace et intuitif.

### Réversible !

Équipée d'un airbag réversible de dernière génération, il suffit de le retourner pour disposer d'un sac de portage confortable.



*Vous trouverez dans la poche arrière, les étiquettes de conformité aux différents tests d'homologation (EN / LTF / CE). En cas d'absence, il est impératif de ne pas utiliser la sellette, et de nous contacter dans les plus brefs délais.*



## ***Présentation***

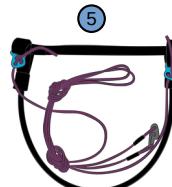
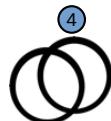
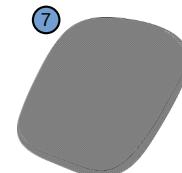
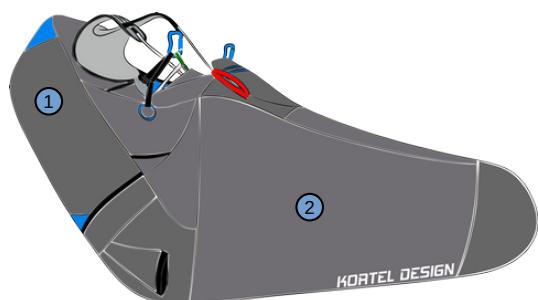
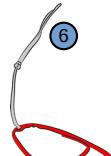
### ***Descriptif du produit***

A la réception de votre sellette, vous devez vérifier avec votre revendeur qu'il ne manque aucun élément.

- ① Sellette avec sac-airbag réversible
- ② Cocon
- ③ Mousquetons automatiques 20mm
- ④ Joints toriques de blocage
- ⑤ Accélérateur 2 barreaux
- ⑥ Poignée de secours
- ⑦ Plateau carbone

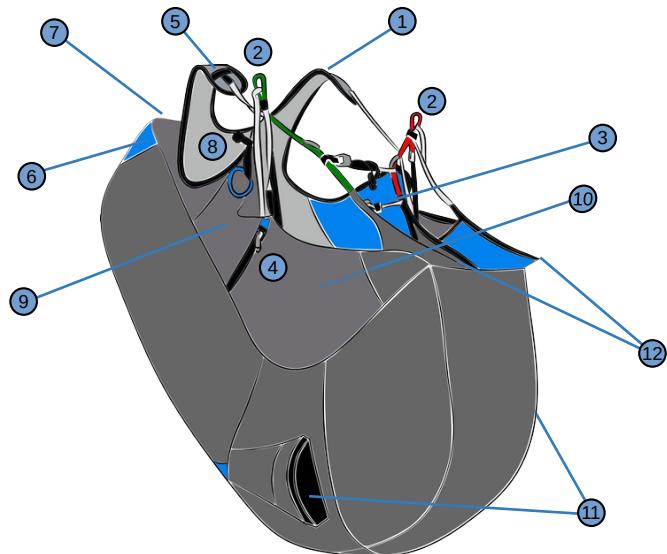
#### **Composition KUIK III Cocon :**

- 1 sellette avec sac-airbag réversible intégré
- 1 cocon
- 1 poignée de secours
- 2 mousquetons automatiques Kortel 20mm
- 2 joints toriques
- 1 accélérateur 2 barreaux
- 1 sifflet
- 1 plateau carbone



## *Présentation*

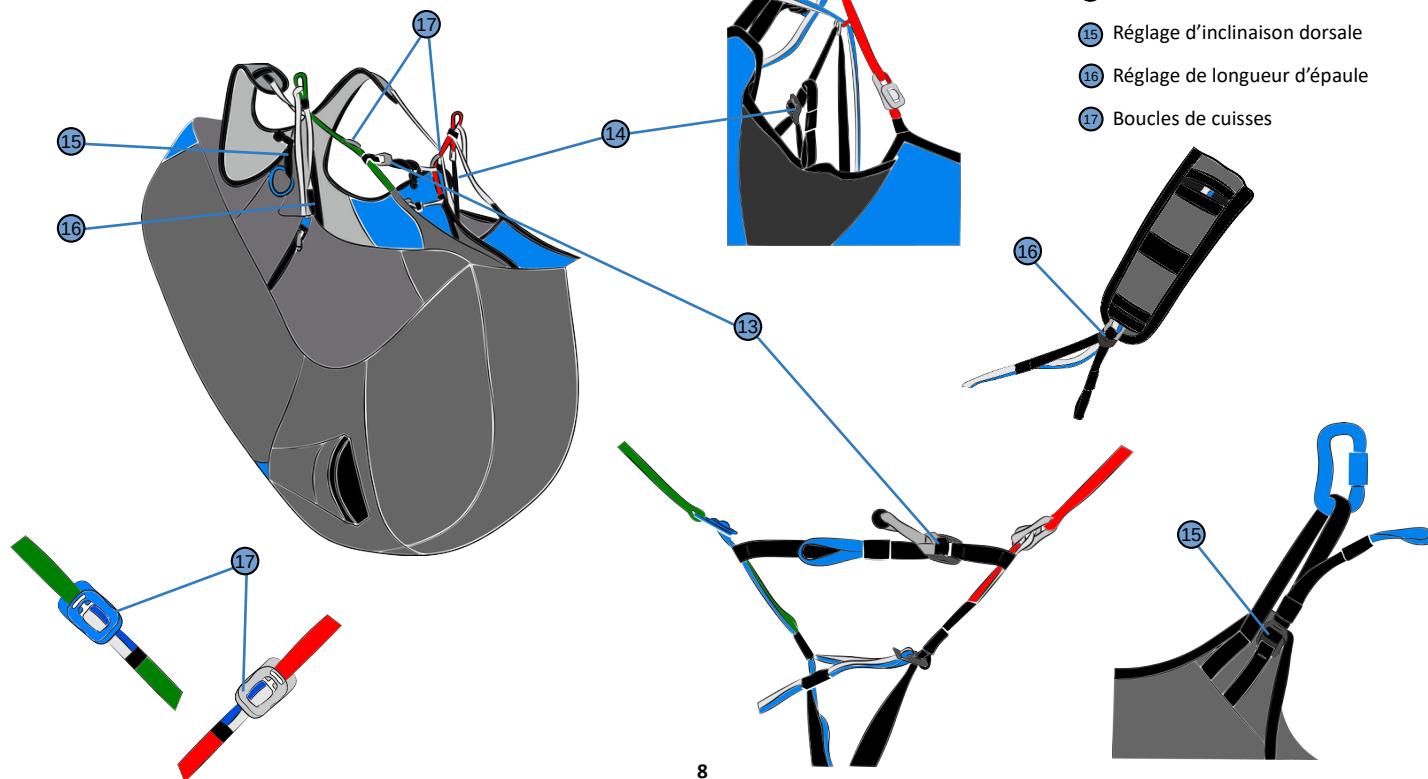
### *Vue Générale*



- ① Fourreau coupe-suspente
- ② Points d'accroche principaux
- ③ Réglage de confort / amortissement
- ④ Poche latérale (x2)
- ⑤ Velcro d'épaule, pour vario solaire
- ⑥ Passage liquipack
- ⑦ Poche principale
- ⑧ Dos ergonomique et enveloppant. Construction 3D moulée
- ⑨ Guide élévateurs de secours, pour connexion aux épaules
- ⑩ Passage accélérateur
- ⑪ Écopes latérales de gonflage de l'airbag
- ⑫ Crochets de connexion cale-pied

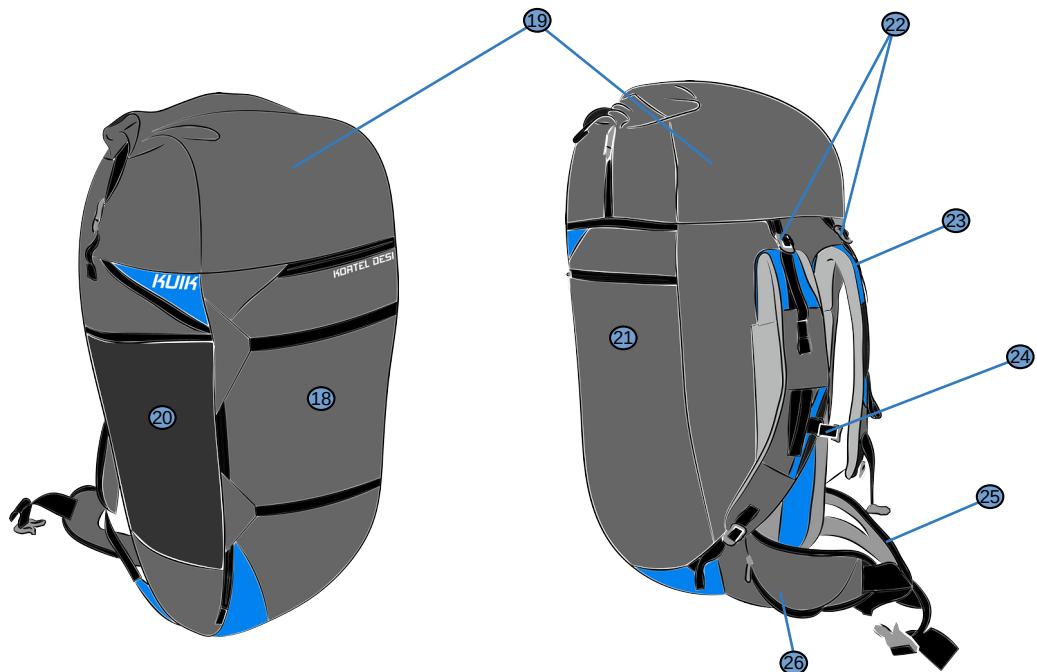
## **Présentation**

### **Vue Générale**



## ***Présentation***

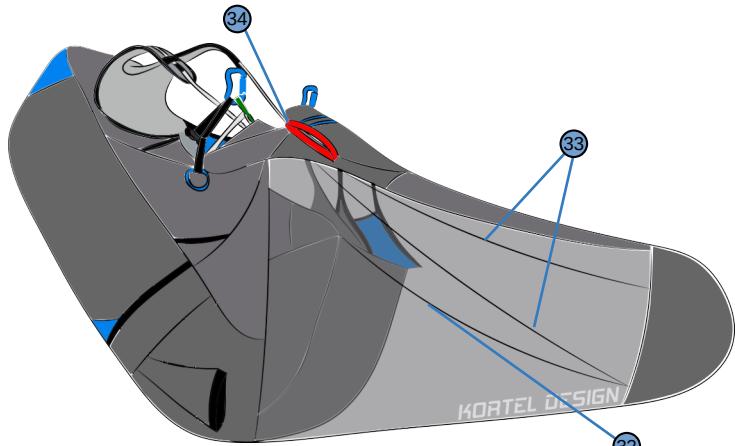
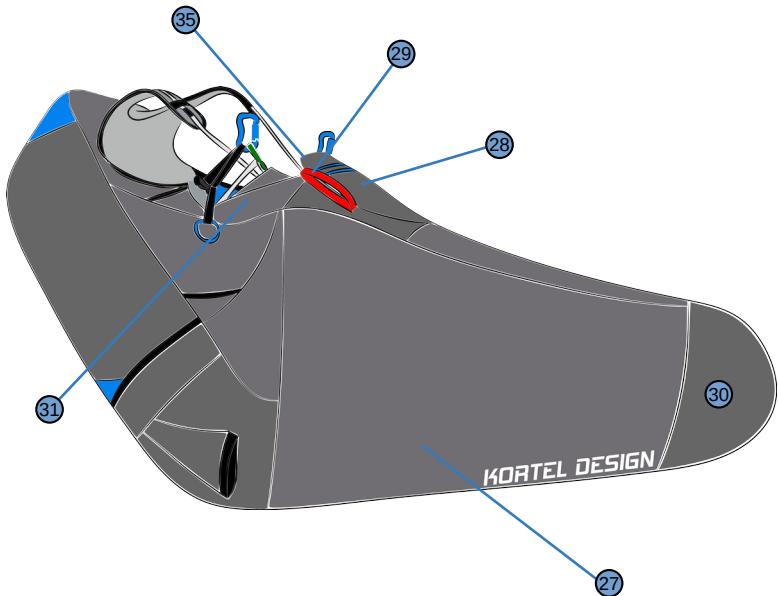
### ***Vue Générale***



- 18 Poche principale
- 19 Poche supérieure
- 20 Poche latérale élastique
- 21 Poche latérale zippée
- 22 Rappels de charge
- 23 Bretelles ergonomiques
- 24 Sangle pectorale
- 25 Sangle abdominale
- 26 Poche ceinture

## ***Présentation***

### ***Vue Générale***



- 27 Cocon
- 28 Container secours intégré
- 29 Poignée de secours latérale
- 30 Nez de cocon gonflable
- 31 Guide élévateurs de secours
- 32 Sangles de réglage basses
- 33 Sangles de réglage hautes
- 34 Poche batteries externes
- 35 Cockpit porte-instruments

## ***Préparation de votre sellette***

### ***Premiers réglages***

Avant votre premier vol, il est impératif de procéder aux premiers réglages sous portique, en compagnie de votre revendeur. Un portique permettant la mise en évidence du roulis est un plus pour bien ressentir les effets de chaque réglage.

Votre sellette dispose de 4 éléments de réglages indépendants, lui permettant de vous assurer un confort et une efficacité de pilotage optimale.

#### **Réglage d'épaule :**

Les sangles d'épaule portent la sellette au décollage, limitent l'inclinaison du pilote en l'air, évitent la chute du pilote en cas de « vol » la tête en bas, et 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 sans difficultés, 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.

#### **Réglage dorsal :**

Les sangles de réglage dorsal 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. Si elles sont 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 ballast, ce réglage peut être amené à être modifié en l'air pour ré-équilibrer l'ensemble sellette-pilote.

#### **Réglage de soutien lombaire :**

Ce réglage permet de maintenir parfaitement les lombaires du pilote, pour un confort optimal lors des vols de durée. Ce soutien permet également d'ajuster l'ergonomie de la sellette, que l'on soit en position assise ou couchée.

#### **Réglage ventral :**

Le réglage de la sangle ventrale permet de régler l'écartement entre les points d'accroche principaux. Cet écartement doit être conforme aux données constructeur du parapente utilisé. En effet, un écartement inadapte aura un effet direct sur le comportement de la voile. Une action sur ce réglage aura un effet sur la stabilité de la sellette : serré, il aura tendance à brider la sellette, et relâché il lui confère un caractère plus vivant.



*Les réglages ne concernent pas uniquement le confort, mais ont une influence directe sur le pilotage de l'aéronef. Il est primordial d'y apporter un soin particulier avant de prendre son envol.*



*L'intégralité des réglages disponibles sur cette sellette sont accessibles et modifiables en l'air.*

## ***Préparation de votre sellette***

### ***Premiers réglages***

#### **Réglage du cocon : (si équipée)**

Un cocon bien réglé permet de conserver les jambes tendues lors du vol, sans efforts. Un réglage trop court oblige le pilote à forcer pour tendre le cocon, et un réglage trop long empêche d'obtenir un appui confortable. Dans les 2 cas, le pilote dépense de l'énergie inutile pour garder les jambes tendues. Les sangles bleues permettent d'ajuster la longueur de la partie haute et de la partie basse indépendamment, en fonction de vos préférences.



*Pour obtenir le réglage optimal du cocon, plusieurs vols peuvent être nécessaire afin d'affiner la longueur des différentes sangles. La posture et le maintien du pilote pouvant être différents entre le portique et la situation réelle en l'air.*

#### **Connecteurs :**

Votre sellette est équipée de mousquetons automatique spécialement adaptés. Leur embase étroite permet un placement optimal des sangles structurelles de la sellette pour une répartition adaptée des charges, et limitent un mauvais positionnement du connecteur.

Nous recommandons de positionner la virole de blocage en avant de la sellette, pour éviter qu'une sangle puisse venir provoquer une ouverture intempestive. La mise en place de l'élévateur de la voile en sera également facilité.

Pour ouvrir les connecteurs, il suffit de tourner la virole d'un 1/4 de tour, et d'appuyer sur le doigt.

Son ouverture exclusive désaxée offre une large ouverture, facilitant la mise en place de tous types d'élévateurs. En cas de remplacement des connecteurs, il est impératif de les choisir de manière judicieuse. Les dimensions et la forme du connecteur doivent être adaptés au sangles de connexion de la sellette et aux élévateurs de la voile, pour que le travail en charge de celui-ci se fasse de manière optimale.



*En l'état actuel de la connaissance sur les mousquetons automatiques en Zicral, il est recommandé de les changer tous les 5 ans ou après 500h d'utilisation.*



*Après chaque manipulation d'un mousqueton, il est impératif de vérifier le bon verrouillage de celui-ci. En cas de doute, répéter l'opération.*



*Nous recommandons l'utilisation de connecteurs ayant une résistance supérieure ou égale à 2400daN. Les connecteurs souples ne doivent pas être utilisés sur des sangles dont la largeur est supérieure à 25mm.*



## ***Préparation de votre sellette***

### ***Accessoires***

#### **Installation du cale-pied :**

Le cale-pied est commun à d'autres modèles de la gamme. Pour l'installer, il suffit de venir passer les sangles principales dans les crochets métalliques présents sur la sellette, à l'extrémité de chaque cuisse.

Le réglage de longueur du cale-pied se fait également à l'aide de ces crochets. Une fois la longueur adéquate déterminée, il est possible de bloquer la boucle en repassant la sangle dans le crochet.

#### **Installation de l'accélérateur :**

Pour installer l'accélérateur, il suffit de faire passer la cordelette dans la poulie située sur le côté de la sellette, puis de l'insérer sous l'habillage, et enfin dans le LFR de guidage.

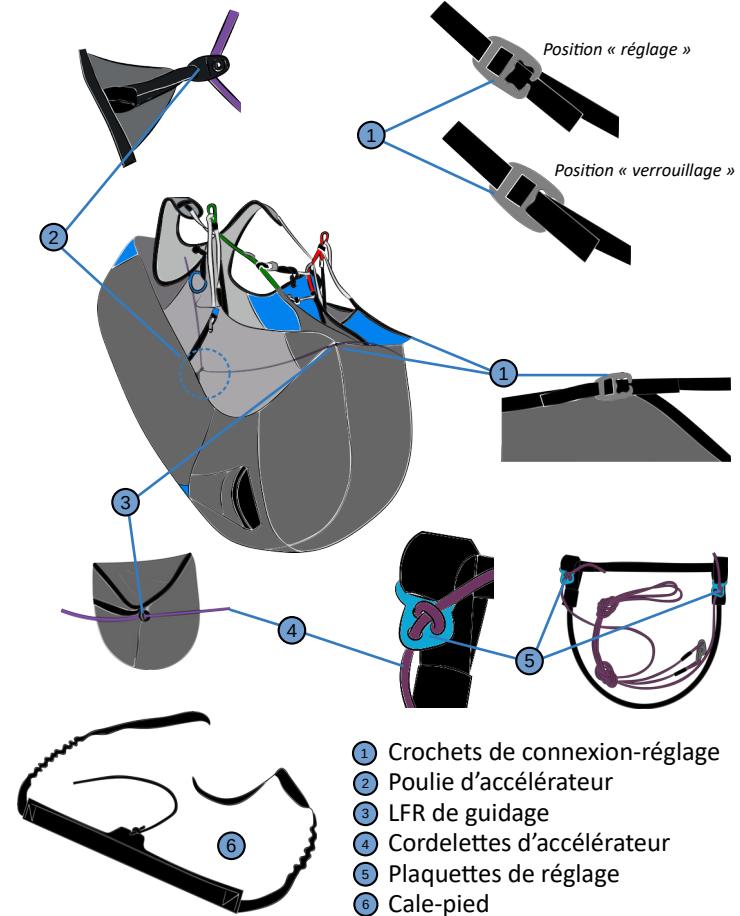
L'accélérateur peut ensuite être relié au cale-pied à l'aide d'un simple nœud grâce à l'élastique fourni.

Le réglage de l'accélérateur se fait au niveau des plaquettes de réglage situées sur celui-ci.

Le réglage optimal permet de profiter de l'intégralité de la plage disponible sur la voile, lorsque le second barreau est poussé jambes tendues.



*L'accélérateur ne doit pas être réglé trop court. La voile ne doit pas être en position accélérée sans action volontaire du pilote sur l'accélérateur.*





## ***Préparation de votre sellette***

### **Accessoires**

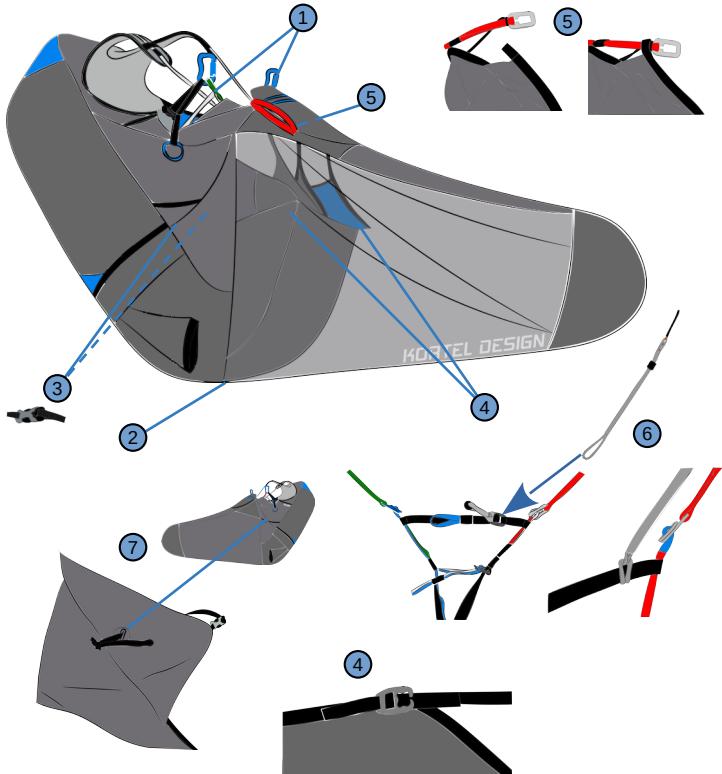
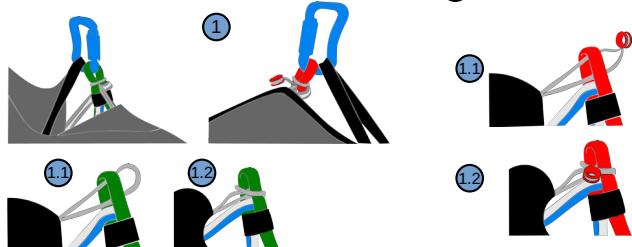
#### Montage du cocon :

Le cocon a été spécialement étudié pour se monter sur votre Kuik III.

L'adaptation sur la sellette a été pensée pour être la plus simple possible, tout en conservant un design et une finition impeccable. Le cas échéant, il faut démonter le cale-pied.

Le montage se fait en réalisant les étapes suivantes :

- Connecter les boucles Dyneema sur les points d'ancrage. ①
- Connecter le zip sous la sellette. ②
- Connecter les clips plastiques latéraux, des 2 côtés. ③
- Monter les sangles basses de réglage du cocon dans les crochets métalliques situés à l'avant des cuisses du châssis. ④
- Passer la boucle élastique du cocon sur la sangle de la cuisse gauche. ⑤
- Connecter le système de fermeture anti-oubli sur la sangle ventrale. ⑥
- Faire passer le clip de fermeture situé sur la sellette au travers du cocon par l'ouverture dédiée. ⑦



Le réglage de longueur du cocon se fait à l'aide de ces crochets. Une fois la longueur adéquate déterminée, il est possible de bloquer la boucle en repassant la sangle dans le crochet. (Voir « Installation du cale-pied »)



## Préparation de votre sellette

### Installation du parachute de secours



#### AVERTISSEMENT !



*L'installation d'un parachute de secours n'est pas un acte anodin. Elle doit être effectuée de manière rigoureuse, par un personnel qualifié.*

*Il est impératif de vérifier le premier montage par un test d'extraction en portique pour valider qu'aucun élément ne viendrait interférer lors de l'extraction. Ce test doit être réalisé par le pilote lui-même, installé dans sa sellette comme il le serait en vol.*

*La maintenance et l'entretien du parachute de secours doivent être effectuées selon les préconisations du fabricant de celui-ci.*

#### KUIK III : Version de base

La KUIK III, dans sa version de base, n'est pas équipée de container de secours intégré. Pour l'emport d'un parachute de secours, il faut lui adjoindre un container ventral amovible.

Nous recommandons l'utilisation du « Kontainer-Kockpit », particulièrement adapté sur ce type de sellette.

La KUIK III est équipée d'un fourreau de guidage des élévateurs de secours, permettant la connexion de ceux-ci au niveau des épaules, même avec l'utilisation d'un container ventral.

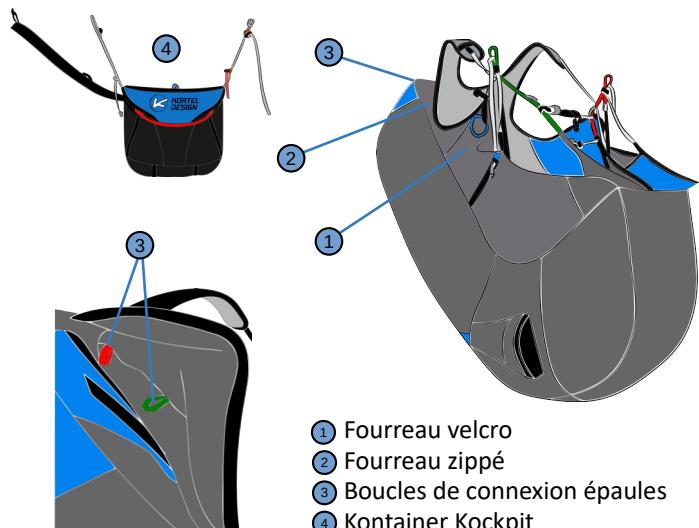


*Se reporter au instructions de montage du container ventral sélectionné.*

Ce fourreau se trouve sur le côté droit, juste au-dessous du point d'ancrage principal. Il est constitué d'une première partie en velcro, puis d'un zip explosif qui permet d'ouvrir la partie haute et d'accéder aux points d'ancrage des élévateurs de secours, situés au niveau des épaules.

*Il est recommandé de refaire 1/an une installation complète du parachute de secours dans le container (ventral ou intégré), et de vérifier le bon état général de l'ensemble (aiguilles, élastiques, velcro, absence d'humidité, ...).*

*Le passage des élévateurs de secours doit se faire à l'extérieur du passage de l'accélérateur. Il est impératif de vérifier ce point lors du montage.*



- ① Fourreau velcro
- ② Fourreau zippé
- ③ Boucles de connexion épaules
- ④ Kontainer Kockpit

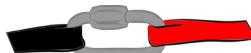
## ***Préparation de votre sellette***

### ***Installation du parachute de secours***

La connexion des élévateurs de secours sur les boucles d'épaules peut se faire de différentes manières :



« Tête d'alouette »



« Maillon rapide »



*Une connexion en tête d'alouette est considérée comme correcte lorsque les 2 boucles sont bien centrées l'une à l'autre, et qu'elle est serrée à la main le plus fort possible. Il ne doit pas y avoir de mouvement relatif possible entre les 2 parties.*



« T-Bone Link »



« Soft-Link »



*Les connecteurs souples ne doivent pas être utilisés sur des sangles dont la largeur est supérieure à 25mm.  
Pour les maillons rapides, se référer aux préconisations du fabricant.*

Il est impératif de choisir les connecteurs de manière judicieuse. Les dimensions et la forme doivent être adaptés aux sangles de connexion de la sellette et aux élévateurs de secours du parachute, pour que le travail en charge de celui-ci se fasse de manière optimale.

Les élévateurs de secours du parachute ventral peuvent également être connectés aux points d'ancrage principaux. Nous recommandons d'utiliser un système de connexion séparé des connecteurs de la voile principale.



*Une résistance minimale de 2400daN est impérative pour tout connecteur utilisé dans la liaison « secours-élévateurs ». Pour la liaison « élévateurs-sellette » : 1200daN.*

### **KUIK III : Version cocon**

En version cocon, la KUIK III dispose d'un container de secours intégré au cocon.

Le volume du container intégré permet l'emport de parachutes de secours dont le volume se situe entre 2,6L et 5,3L. En cas de montage d'un parachute dont le volume excéderait le volume maximal admissible, le bon déploiement de celui-ci ne saurait être garanti.

En cas d'utilisation d'un parachute de secours dirigeable disposant d'élévateurs intégrés, il faudra connecter directement ces élévateurs intégrés. Le montage aux épaules pourra se faire comme décrit précédemment.

Se référer aux précautions d'installation et d'usage du fabricant.



Plus d'infos détaillées disponibles sur le site  
[www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com)



## ***Préparation de votre sellette***

### ***Installation du parachute de secours***

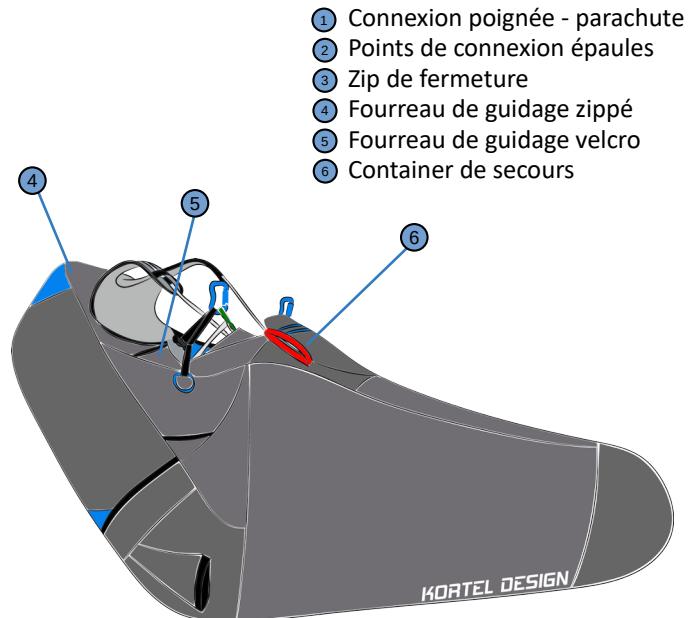
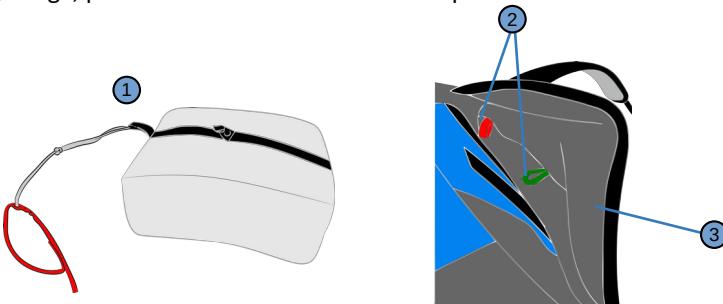
Lorsque la sellette est équipée du cocon, l'installation du parachute de secours dans le container doit s'effectuer comme suit :

1 Connecter la poignée au parachute de secours, à l'aide d'une tête d'alouette.

2 Connecter les élévateurs de secours au parachute à l'aide d'une connexion adaptée (voir page 16).

3 Connecter les élévateurs de secours aux épaules, à l'aide d'une connexion adaptée (voir page 16).

4 Insérer les élévateurs de secours dans le fourreau de guidage, puis refermer celui-ci à l'aide du zip.



## ***Préparation de votre sellette***

### ***Installation du parachute de secours***

5 Placer le parachute, et le reste des élévateurs, dans le container. Placer le parachute de manière à ce que la connexion avec la poignée se situe au-dessous et au plus proche de l'emplacement de ladite poignée (voir dessin).

6 Insérer la poignée dans son logement.

7 Insérer les 2 aiguilles présentes sur le container, au travers des 2 trous prévus sur la poignée de secours. (Etape 1)

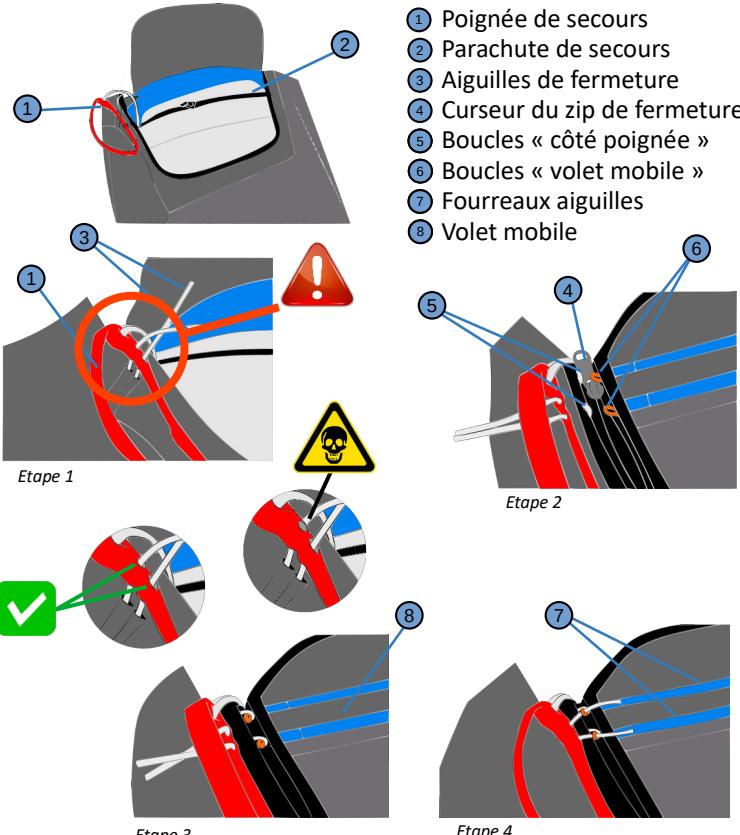
8 Enclencher le zip de fermeture. (Etape 2)

9 Insérer les 2 boucles situées du côté de la poignée, au travers des 2 boucles situées sur le volet mobile du container. Il est recommandé d'utiliser un jonc plastique pour cette opération. (Etape 3)

10 Faire passer les 2 aiguilles de la poignée au travers des boucles, et les insérer dans leurs fourreaux respectifs situés sur le volet mobile du container. Le zip de fermeture peut désormais être totalement fermé. (Etape 4)



*En fin de montage, il est impératif de vérifier scrupuleusement qu'il ne reste aucun outil de montage (jonc, suspente) en place. Cela pourrait rendre impossible l'extraction du parachute en cas de besoin.*



## **Préparation de votre sellette**

### ***Protection dorsale***

Votre sellette est équipée d'une protection dorsale intégrée, de type airbag. Cette protection a été certifiée en laboratoire selon les critères :

- CE - SP-004
- EN - Fpr EN 1651-2018
- LTF - 2. DV LuftGerPV §1, Nr. 7C

A la livraison, votre protection dorsale est conforme à l'ensemble de ces critères. La meilleure protection est offerte lorsque celle-ci est pleinement gonflée.



*Éviter tout contact de la protection airbag avec des objets pointus ou tranchants qui pourraient endommager l'enveloppe de la protection.*

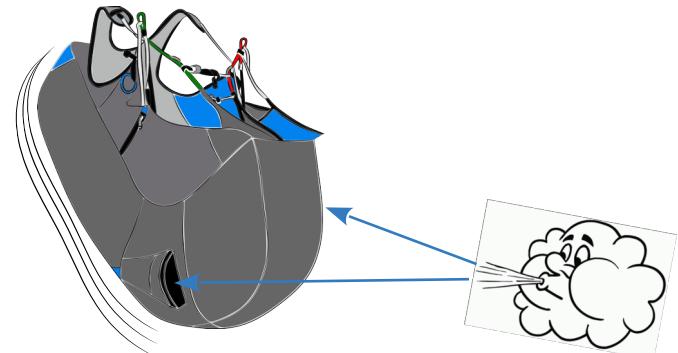
La protection dorsale peut également subir des agressions plus sournoises, comme les petits frottements répétés (au sol avant le décollage, ou à l'atterrissement), ou comme les agressions UV. L'airbag étant intégré à un système de sac réversible, il faut également prendre en considération que l'enveloppe constituant l'airbag est commune à celle du sac. Ainsi, lorsque le sac subit des agressions, il en va de même pour la protection. Il faut donc veiller à apporter un soin particulier au sac. Nous recommandons dès que possible l'usage de la housse de protection, pour limiter toutes sortes d'agressions sur le sac.



*En cas de doute sur l'état de votre protection dorsale, veuillez prendre contact au plus vite avec votre revendeur, ou avec notre service SAV.*

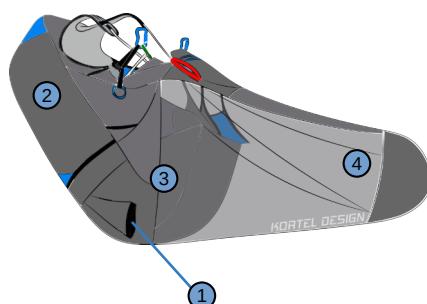
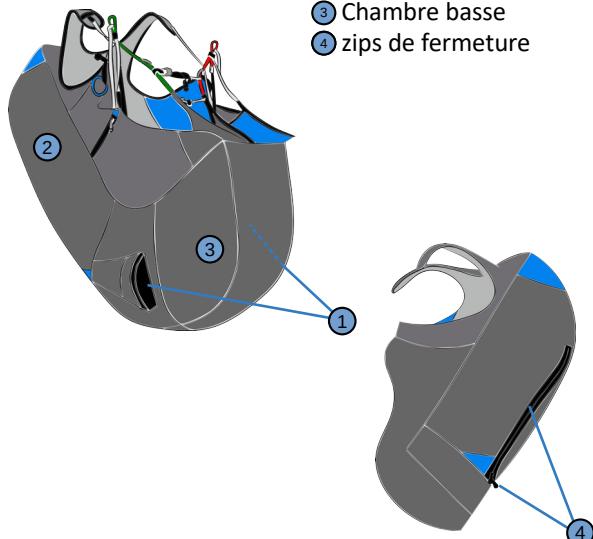
### **Fonctionnement de l'airbag et mise en œuvre :**

L'airbag est constitué de 2 chambres de gonflage, une haute et une basse. En vol, avec l'aide du vent relatif, l'air pénètre dans les écopes latérales et frontale et vient remplir la chambre basse. Lorsque celle-ci est pleine, l'air pénètre dans la chambre haute et la remplit à son tour.



## Préparation de votre sellette

### **Protection dorsale**



*Il est impératif que les zips de fermeture de l'airbag soient correctement verrouillés. Sans quoi il serait impossible à l'airbag de rester en pression et d'assurer sa fonction de protection.*

## **Préparation au décollage**

### ***Check-List pré-vol***

La pré-vol est la dernière étape avant le décollage. Il ne faut surtout pas négliger cette phase, car elle vous permet de vérifier que tous les paramètres sont au vert avant de vous lancer !

Il est impératif de vérifier scrupuleusement les points suivants :

#### **Etat du matériel :**

Pas de dommages visibles sur la sellette, ni sur la voile. Vérifier l'état et le fonctionnement des connecteurs.

#### **Protection dorsale :**

Protection en bon état, éopies de gonflages opérationnelles, et zips de fermetures correctement fermés.

#### **Parachute de secours :**

Avant chaque décollage :

Contrôler que les volets et les aiguilles sont bien à leur place, et que la poignée est bien fixée dans son logement.

Pour utiliser le secours, attraper la poignée rouge et tirer, ce qui déverrouillera le container et permettra l'extraction du parachute de secours.

#### **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, et particulièrement l'appui dorsal.

#### **Accélérateur :**

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 (à l'aide d'un coupe suspente accessible). En cas de guidage latéral des élévateurs de secours, il faut veiller à ce que la cordelette d'accélérateur ne gêne pas leur extraction.

Faites particulièrement attention si vous prenez votre sellette.

#### **Préparation de la voile :**

La voile doit être étalée correctement, et le suspentage doit être bien démêlé de manière à faciliter le décollage.

#### **Connexion de la voile :**

Connecter la voile à la sellette en regardant qu'il n'y a pas de tour dans les élévateurs, et vérifier la bonne fermeture des connecteurs.

#### **Analyse des conditions météo :**

Analyser correctement les conditions est un critère majeur pour voler en sécurité. En cas de doutes, ne pas hésiter à se rapprocher d'un professionnel pour obtenir un avis complémentaire.



*En cas de doute, même minime sur votre check-list de décollage, il est préférable d'annuler le vol et de remédier aux problèmes rencontrés.*

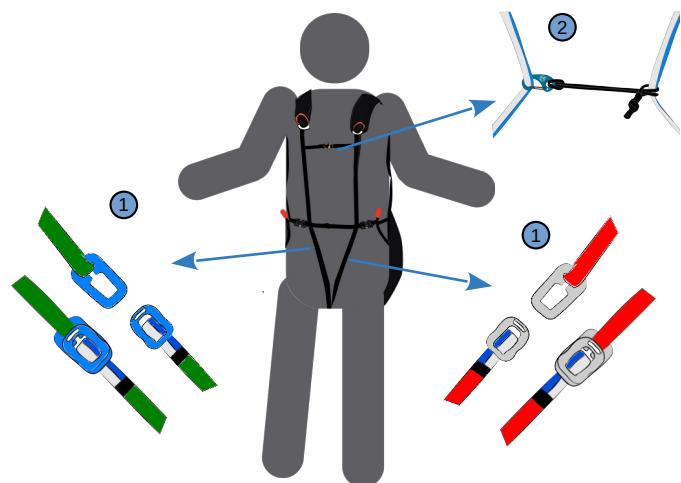


## Préparation au décollage

### Connexion dans la sellette

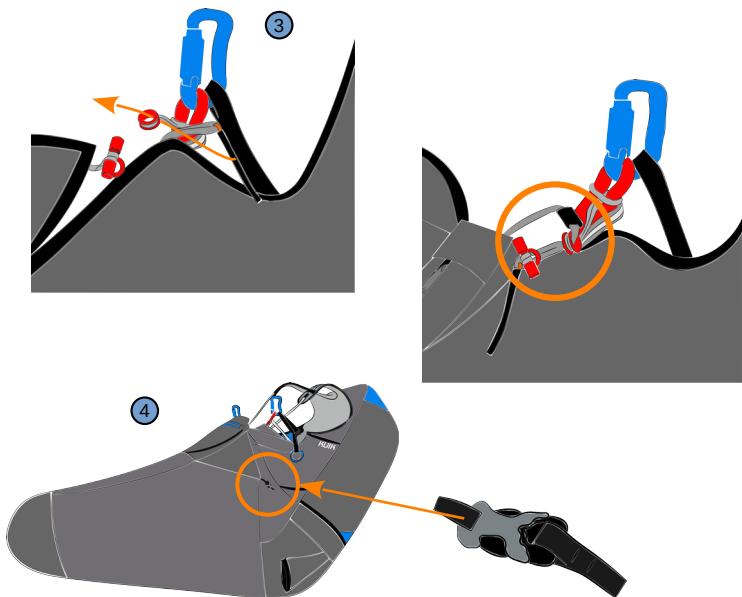
Une fois la pré-vol effectuée et validée, il est temps de s'installer correctement dans la sellette :

- Enfiler la sellette à l'aide des bretelles
- Connecter les boucles de cuisse gauche et droite ①
- Connecter la sangle pectorale ②



Avec le cocon installé, il faut compléter l'installation comme suit :

- Fermer le cocon avec le système anti-oubli ③
- Fermer le cocon avec le clip latéral ④



Tout autant que les réglages de la sellette, la gestuelle du pilote au décollage est déterminante pour s'installer facilement. Plus d'infos détaillées disponibles sur le site [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com)



Malgré la présence d'un système anti-oubli, il est primordial de prêter une attention particulière lors de la phase d'attache dans la sellette.

## ***Voler en toute sécurité ...***

### ***Décollage***

La phase de décollage est une phase cruciale du vol, qu'il est important de réaliser en toute sérénité pour apprécier la suite du vol.

Si votre sellette est équipée du cocon, nous vous recommandons de procéder comme suit :

- Phase de prise de vitesse bien en avant en appui sur la ventrale.
- Maintien de cette position après le décollage, pour visualiser l'ouverture du cocon.
- Garder la jambe droite tendue.
- Attraper le cocon avec le talon gauche.
- Rentrer entièrement la jambe droite, et basculer en arrière.
- Rentrer à son tour la jambe gauche.

### ***En vol***

Chaque phase de vol a 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'aérorologie forte, regroupez-vous en pliant les jambes, utilisez le gainage des abdominaux et lombaires en calant 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

### ***Usage de l'accélérateur***

L'utilisation de l'accélérateur demande un effort, qui peut affecter la position dans la sellette. Nous recommandons de faire un essai sous portique avant toute utilisation en vol.

Nous vous rappelons que vous ne devez voler uniquement dans des conditions de vent ne nécessitant pas l'utilisation constante de l'accélérateur. Pour atteindre la vitesse maximale, appuyez fermement sur la barre de l'accélérateur jusqu'à ce que les deux poulies des élévateurs A se touchent. Lors de l'utilisation de l'accélérateur, l'angle d'attaque de la voile se réduit et sa vitesse augmente. Le parapente devient moins stable et peut fermer plus facilement. C'est pourquoi il faut toujours utiliser l'accélérateur avec suffisamment d'altitude au-dessus du sol, et de distance par rapport aux obstacles et aux autres aéronefs. Les fermetures accélérées sont souvent plus violentes, et exigent des réactions plus rapides.



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

## ***Voler en toute sécurité ...***

### ***Usage du parachute de secours***



*L'usage du parachute de secours n'est pas un acte anodin. Il est recommandé de le pratiquer au moins une fois lors d'un stage de Simulations d'Incidents de Vol, en milieu sécurisé et entouré de professionnels.*

Pour diverses raisons, il est possible d'avoir recours à l'usage du parachute de secours.

Si la situation l'exige, il est recommandé de procéder comme suit :

1 Localiser la poignée de secours, et l'attraper fermement d'une main.

2 Tirez fermement sur la poignée, de manière à libérer les aiguilles de fermeture du container, et à libérer le pod contenant le parachute de secours.

3 Lancer le pod et la poignée le plus fort possible pour qu'il s'éloigne de la sellette, et que les suspentes du parachute de secours puissent se tendre afin d'en générer l'ouverture.

4 Neutraliser la voile pour éviter tout effet indésirables, en tirant fermement sur les B ou les C afin de la ramener vers vous en boule. En cas extrême, utiliser un coupe suspente pour couper tout ou partie d'un élévateur.

5 Dans la mesure du possible, essayer d'adopter une position redressée et se préparer à amortir l'impact en effectuant un roulé-boulé (technique du parachutisme).



*Il est recommandé d'effectuer une « poignée témoin » à chaque vol, pour se familiariser avec la position et rendre ce geste instinctif en cas de besoin.*

#### **En cas d'atterrissement par vent fort :**

Par vent fort, une arrivée au sol sous parachute de secours peut entraîner le pilote sur plusieurs mètres. Nous recommandons de préalablement défaire le maximum de boucles de fermetures, de manière à pouvoir se dégager le plus rapidement possible une fois arrivé au sol. Le cas échéant, ne pas hésiter à utiliser le coupe suspente pour se libérer.

#### **En cas d'amerrissage :**

Si la trajectoire du parachute de secours vous emmène au-dessus d'une étendue d'eau (mer, lac, fleuve, rivière, ...), il est recommandé de déconnecter le plus de boucles possible (pectorale, cocon, ventrale), éventuellement au moyen du coupe suspente, avant d'arriver dans l'eau. De cette manière, il vous sera possible de sortir de la sellette et de sauter à l'eau, et ainsi limiter le risque de se retrouver emmêlé dans l'eau avec les suspentes. Une fois dans l'eau, s'éloigner le plus possible de la voile et des suspentes.

#### **En cas d'arbrissage :**

S'il vous arrive de vous retrouver coincé en hauteur dans un arbre, il est recommandé de se sécuriser en attendant l'arrivée des secours. Des kits existent, comprenant le nécessaire pour éviter une chute potentielle, et pour faciliter le travail des secouristes (cordelette, mousqueton). Certains kits contiennent également du nécessaire de premier secours en cas de blessure.

De manière générale, il est déconseillé de tenter de redescendre par ses propres moyens.

## ***Voler en toute sécurité ...***

### ***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 jambes !

Avec le cocon, commencez par sortie un premier pied en gardant le talon à l'intérieur, de manière à pouvoir sortir le second pied sans difficulté.

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

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



## ***Restrictions d'utilisation***

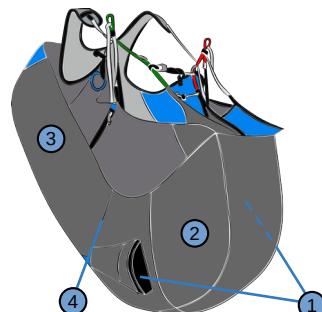
### ***Pratique du biplace***

Cette sellette n'est en aucun cas destiné à l'utilisation en biplace en tant que pilote. Sa géométrie n'a pas été pensée en ce sens, et il n'est pas possible d'emporter un parachute de secours adapté.

Toute utilisation relève d'une initiative personnelle. Le fabricant ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable en cas d'accident.

Il est néanmoins possible de l'utiliser en sellette passager, en prenant garde au fonctionnement de l'airbag. Il est impératif de condamner la chambre haute au niveau de la cloison médiane, pour assurer un fonctionnement correct de la chambre basse en cas d'impact. Pour se faire, il suffit de « rouler » la poche interne à l'airbag, et de la verrouiller sur elle-même.

- 1 Écopes de gonflage
- 2 Chambre basse
- 3 Chambre haute
- 4 Cloison médiane



### ***Pratique du décollage au treuil***

Toutes nos sellettes sont compatibles avec le vol au treuil. Il n'existe pas de boucles spécifiques pour connecter le treuil sur nos sellettes.

Il est néanmoins déconseillé de rajouter une quelconque connexion dans le point d'ancrage de la sellette et d'y fixer le système de largage. Il est recommandé d'utiliser un système pouvant se connecter directement aux élévateurs. Se reporter aux recommandations de la fédération nationale, pour connaître les modèles préconisés.

[Recommandations FFVL](#) (Cliquez sur le lien)

### ***Pratique en école***

Il est possible d'utiliser cette sellette pour de l'apprentissage en école, même si ce n'est pas sa destination première.

### ***Pratique d'acrobaties***

Les manœuvres liées à la pratique du freestyle sont possibles, toutefois cette sellette n'a pas été conçue dans ce but, et n'est pas recommandée pour le vol acrobatique.

La sellette n'est pas adaptée à cause de ses caractéristiques de construction.

Toute utilisation relève d'une initiative personnelle. Le fabricant ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable en cas d'accident.

## ***Maintenance, entretien et réparations***

### **Précautions générales :**

Nous préconisons un contrôle visuel complet de la sellette à minima tous les 2 ans. Un contrôle annuel est préférable.

Pour le parachute de secours, se référer aux recommandations du fabricant. De manière générale, il est recommandé de l'aérer et de la faire replier 1 à 2 fois par an.

Nous recommandons à minima de tester 2 fois par an le bon fonctionnement du container secours, en effectuant un test d'extraction sur portique.

### **Réparations :**

En cas de problèmes d'usure, de rupture de coutures ou de matériaux, merci de nous contacter ([sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com)) en indiquant le modèle de sellette, le numéro de série, la nature du problème et les circonstances, et de joindre quelques photos afin de nous permettre de déterminer les causes du problème et d'enquêter sur les autres sellettes de la série.

Au-delà du délai légal de 2 ans, nous n'assurerons gratuitement que les réparations qui s'avèrent être réellement un défaut de fabrication ou de conception.

### **Anomalies de fabrication, d'usure, numéro de série :**

En cas de problèmes d'usure, de rupture de coutures ou de matériaux, merci de nous contacter ([sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com)) en indiquant le modèle de sellette, le numéro de série, la nature du problème et les circonstances, et de joindre quelques photos afin de nous permettre de déterminer les causes du problème et d'enquêter sur les autres sellettes de la série.

Au-delà du délai légal de 2 ans, nous n'assurerons gratuitement que les réparations qui s'avèrent être réellement un défaut de fabrication ou de conception.

### **Révisions :**

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 prématûr à cause 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'atterrissement dans les arbres, les rochers, ou même en cas d'intervention des pompiers. Adressez-vous à votre revendeur qui saura faire une première inspection, ou contactez-nous sur [sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com).



*Nous préconisons un contrôle visuel complet de la sellette à minima tous les 2 ans. Un contrôle annuel est préférable.*





## ***Maintenance, entretien et réparations***

### **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 mousse ou des plaques.

### **Lavage :**

Vous pouvez laver votre sellette à l'eau douce et au savon doux, puis la faire sécher dans un endroit sec et aéré. Pensez à retirer la protection dorsale (mousse) si celle-ci est amovible.  
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.

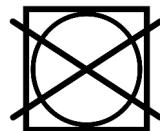
### **En cas d'amerrissage :**

- Dans l'eau de mer : rincez votre sellette à l'eau douce avant de suivre le processus décrit ci-dessus.
- Dans l'eau douce, suivre le processus de lavage.

### **Élimination écologiquement responsable :**

Veuillez vous assurer d'une mise au rebut respectueuse de l'environnement à la fin de la période d'exploitation.

Nous recommandons de séparer les différents éléments (tissus, plastiques, métals, etc ...) et de les déposer en recyclage selon leur catégorie. Si vous retournez le produit à Kortel Design, nous serons heureux d'en assurer l'élimination correcte.



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

## **Mise en garde**

*Cette sellette dispose d'une protection dorsale, répondant au test Fpr EN 1651-2018 & LTF 2. DV LuftGerPV §1, Nr. 7c correspondant à l'arrivée au sol à 5m/s sous un parachute de secours, ainsi qu'au protocole SP-004 du CRITT SL.*

*La protection dorsale n'est pas testée pour d'autres configurations d'arrivée au sol.*

*Règlement (UE) 2016-425 (Déclaration UE de conformité disponible sur [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com))*

### ***Mise en garde :***

- Aucun protecteur ne peut offrir une protection totale contre les blessures et en particulier 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.*
- Le dispositif a une durée maximale de vie de 10 ans. En cas de chocs violents, vérifier l'intégrité du dispositif et ne pas hésiter à contacter le fabricant en cas de doute.*
- Ce dispositif ne doit pas être utilisé pour des températures inférieures à -20°C ou supérieures à 40°C.*

### ***Organisme notifié :***

**ALIENOR CERTIFICATION n°2754**  
**Z.A. du Sanital, 21 Rue Albert Einstein - 86100 Châtellerault - France**



## **Garantie**

Toutes nos sellettes sont soumises à la durée légale de garantie de 2 ans.

Si vous constatez un défaut, contactez rapidement le service SAV ([sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com)), en décrivant le problème et en ajoutant quelques photos si possible. Nous analyserons rapidement la situation, et vous indiquerons la marche à suivre.

Au-delà de ce délai légal de 2 ans, nous n'assurerons gratuitement que les réparations qui s'avèrent être réellement un défaut de fabrication ou de conception.

La durée de vie de votre sellette dépend de la fréquence et du mode d'utilisation. Les sollicitations mécaniques, les frottements dégradent peu à peu les propriétés. Les U.V. et l'humidité peuvent également entraîner un vieillissement accéléré.

Durée normale d'utilisation : 10 ans.

Attention : Cette durée d'utilisation est indicative. Une sellette peut être détruite à sa première utilisation. C'est le contrôle bi-annuel qui détermine si le produit doit être mis au rebut plus rapidement. Entre les utilisations, un stockage approprié est essentiel. Le temps d'utilisation ne doit jamais dépasser 10 ans.



## Données Techniques

	S	M	L	XL
Poids sellette (kg)	3,30	3,53	3,76	3,95
Poids cocon (kg)	0,92	0,97	0,99	1,00
Poids total avec cocon (kg)	4,22	4,50	4,75	4,95
Homologation	EN 1651-2018 / LTF / CE			
Poids maximum en vol (kg)	120			

**Matériaux :**

**Tissus :**

210 D Dobby Polyester / 100D Robic Nylon-Polyester / 70 D Rip stop / Venus (Payen)

**Sangles / cordes :**

25mm Dyneema-Polyester / Nylon 10-15-20mm / Spectra 2mm

**Autres :**

Fil Nitinol / Composants Aluminium

**Bouclerie :**

Boucles Kortel Imbrik  
 Mousqueton Zicral Kortel  
 Tension lock Edelrid  
 Boucles plastique Duraflex  
 Pouilles  
 Magnet snap lock medium Fidlock





## ***Guide des tailles***

Choisir une taille de sellette en adéquation avec sa morphologie est primordial pour :

- tirer pleinement profit des différentes fonctions
- obtenir le meilleur confort possible
- faire corps avec la sellette et optimiser le pilotage de la voile

		Taille pilote										
		150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200
Poids pilote	50	S	S	S	S							
	55	S	S	S	S	*						
	60	S	S	S	S	S/M	M					
	65	S	S	S	S/M	M	M	*				
	70	*	S	S/M	M	M	M	M	*			
	75	*	*	M	M	M	M	M/L	L			
	80		*	M	M	M	M/L	L	L	*		
	85			*	M	M/L	L	L	L	L	*	
	90				*	*	L	L	L	L	L/XL	
	95					*	L	L	L	L/XL	XL	
	100						*	L	L/XL	XL	XL	
	105						*	L/XL	XL	XL	XL	
	110						*	XL	XL	XL	XL	

\* Test obligatoire afin de déterminer la taille idéale



Ce tableau permet de visualiser la taille de sellette correspondant théoriquement à votre couple « taille-poids », mais il ne peut en aucun cas remplacer les conseils avisés de nos revendeurs qui pourront également vous proposer un essai en vol. (Liste disponible sur le site [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com))

## **Renseignements complémentaires**

Vous trouverez sur notre sites internet des compléments d'information : photos, vidéos explicatives, ...  
Pour toutes questions, 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)9 50 10 73 27 - [info@korteldesign.com](mailto:info@korteldesign.com) – [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com)**

# *Carnet d'entretien / Service book*



<i>Date</i>	<i>Signature</i>	<i>Remarques / Notes</i>
__ / __ / ____		
__ / __ / ____		
__ / __ / ____		
__ / __ / ____		

*N° série / Serial Numb.* \_\_\_\_\_ *Taille / Size* \_\_\_\_\_



**Bons Vols !**

# Table of Contents

**Kuik III**

Introduction	37	Cautionary note	63
Precautions for use	38	Warranty information	64
Presentation	39	Technical Data	65
Description		Size guide	66
General view		Additional information	67
Preparing your harness	45		
First adjustments			
Accessories			
Installation of the reserve parachute			
Back protection			
Preparation for take-off	55		
Checklist			
Connection to the harness			
Flying safely	57		
Take-off			
In flight			
Use of the speedbar			
Use of the reserve parachute			
Landing			
Usage restrictions	60		
Maintenance, service and repairs	61		



*To read ...*



*Caution*



*DANGER !!!*

## ***Introduction***

Congratulations on the purchase of your new **KORTEL DESIGN** harness!

We thank you for your choice and for the trust you have placed in us.

Since 1999, we have been designing and developing a whole range of products with the attention to detail that spread our reputation throughout the world.

Comfort, efficiency, innovation and quality are our founding criteria, from design to delivery of our products.

**KORTEL DESIGN** is above all a team of passionate people who listen to your needs, united to offer you the best quality products that are always innovative and adapted to your practice.

Highly technical products, designed by and for happy paragliders!



This manual is an integral part of your product. We recommend that you read it carefully. It contains all the information you need to prepare your harness for your first flight, as well as many other important safety, care and maintenance instructions.

To offer you the best service, **KORTEL DESIGN** relies on a network of trained dealers, which guarantees an optimum service.

You can find the complete list of dealers on the website, as well as additional photos and explanatory films with detailed information for your product.



*Neither this document nor the information available on the website can replace the advice of your dealer or instructor.*



## ***Precautions***

### **Precautions for paragliding :**

The practice of paragliding requires prior and specific training and a minimum knowledge about your equipment. Each pilot must act responsibly and comply with the regulations in effect (licence/insurance).

Every pilot must be able to correctly assess the weather conditions. In addition, his flight level must correspond to the requirements of the equipment he is using. The pilot is also responsible for paying attention to his environment, including the natural environment and landscape.

We operate in a natural environment, and it is imperative to give maximum respect to the flora and fauna!

Do not walk off marked paths, do not leave --- rubbish, do not make unnecessary noise and respect the sensitive biological balance in the ecosystem of our mountains, especially at take-off! Respect sensitive and protected areas.

Smokers, take your cigarette butts with you and avoid smoking near your equipment.

Wearing a suitable helmet, appropriate footwear and clothing, and carrying a reserve parachute are essential. Before each flight, --- pilots must check all parts of their flight equipment for damage and confirm their ability to take off. In addition, a complete pre-launch check should be carried out before each flight.

Each pilot assumes sole responsibility for the practice of paragliding, and accepts all inherent risks including injury or death. Neither the manufacturer nor the dealer can guarantee the safety of the pilot. Therefore, they cannot be held responsible for any problems.

### **Specific precautions for paragliding harnesses :**

The design of this harness, and the associated accessories, has been developed for the practice of paragliding, and for paragliding alone.

The design as a whole has defined materials and fittings adapted to this practice and its framework of use (regulations, standards).

The approval of this harness applies exclusively to the sport of paragliding. Any misuse is at the user's own risk and the manufacturer cannot be held responsible in the event of an accident.

The choice of a paragliding harness must be adapted to the type of practice --- (competition, acrobatics, hike&fly, ...) and to the pilot's level of experience. The use of an unsuitable harness can lead to a risk of accident and injury.

All adjustments to the harness must have been made at least once in a gantry before the first flight. These adjustments have a direct impact on the comfort and the flying behaviour of the paraglider. Improper or incorrect adjustments can lead to a risk of accident and injury.

The back protection fitted to our paraglider harnesses (foam bag, airbag or hybrid) limits the shock wave transmitted to the pilot's body in the event of low intensity impacts (failed take-off or landing, low fall).

No protector can offer total protection against injuries, especially spinal injuries. Only the parts of the body covered by the protector are protected against impact. Any modification or misuse can dangerously reduce the performance of the back protector.

In the event of violent impacts, check the integrity of the device and do not hesitate to contact the manufacturer if in doubt.

## ***Presentation***

---

The **KUIK III** is a multi-purpose leisure harness, designed for the site pilot, as well as for --- budding cross-country pilot or --- amateur hiker. Its numerous storage pockets will also allow you to learn how to fly in a bivouac.

**Comfortable!**

The 3D molded seat design offers exceptional comfort for a harness of this type, allowing you many hours of flight without fear of the slightest pain. The seat with 2 separate thigh loops provides perfect leg support.

**Efficient!**

The geometry of the frame has been studied to precisely transmit the information of the air mass, while maintaining an efficient and intuitive piloting.

**Reversible!**

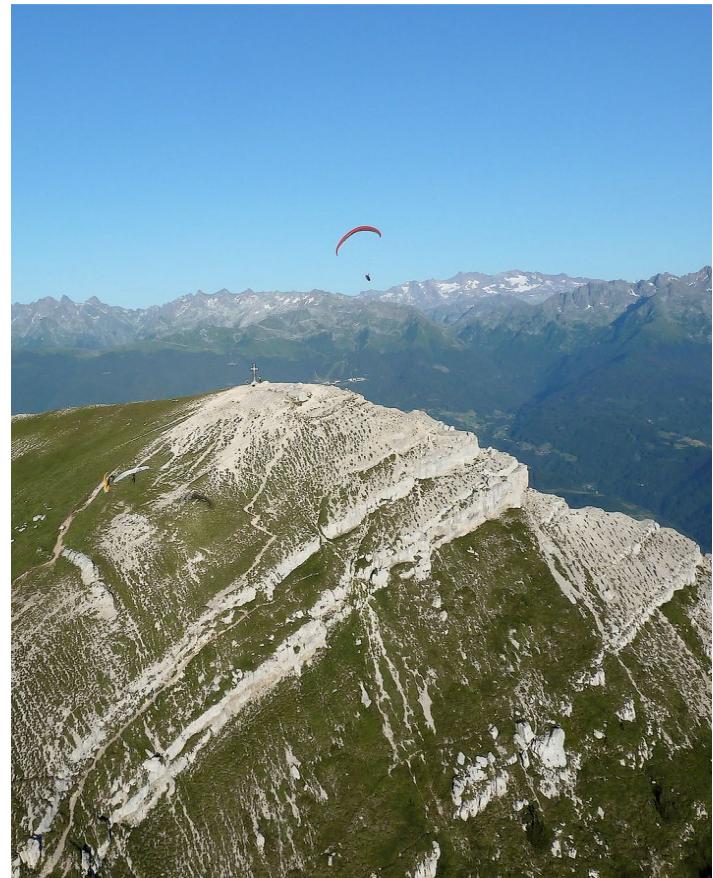
Equipped with a latest-generation reversible airbag, simply flip it over to get a comfortable carry bag.

**Evolutionary!**

Need to go further? The removable cocoon (optional) transforms the Kuik III into a cross-country harness. Equipped with an integrated rescue container, you have the perfect harness for exploring new horizons.



*In the back pocket, you will find the labels of conformity to the different homologation tests (EN / LTF / CE). If missing, it is imperative that you do not use the harness, and contact us as soon as possible.*



## ***Presentation***

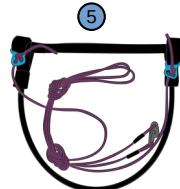
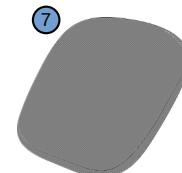
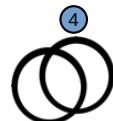
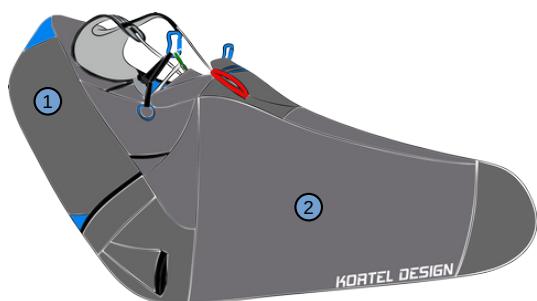
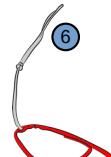
### ***Product description***

When you receive your harness, you should check with your dealer that no parts are missing.

- ① Harness with reversible air bag
- ② Cocoon
- ③ Automatic carabiners 20mm
- ④ O-ring seals
- ⑤ Accelerator 2 bars
- ⑥ Emergency handle
- ⑦ Carbon plate

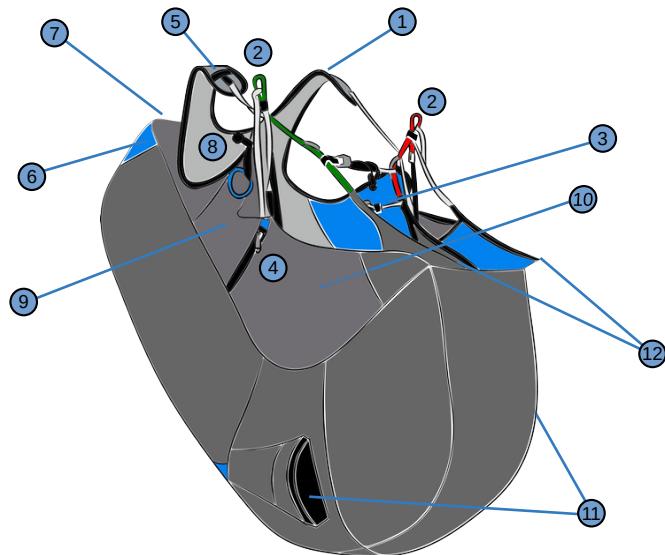
#### **Composition KUIK III Cocoon :**

- 1 harness with integrated reversible airbag
- 1 cocoon
- 1 emergency handle
- 2 automatic carabiners Kortel 20mm
- 2 O-rings
- 1 accelerator 3 flexible bars
- 1 hanger cut
- 1 whistle
- 1 carbon plate



## ***Presentation***

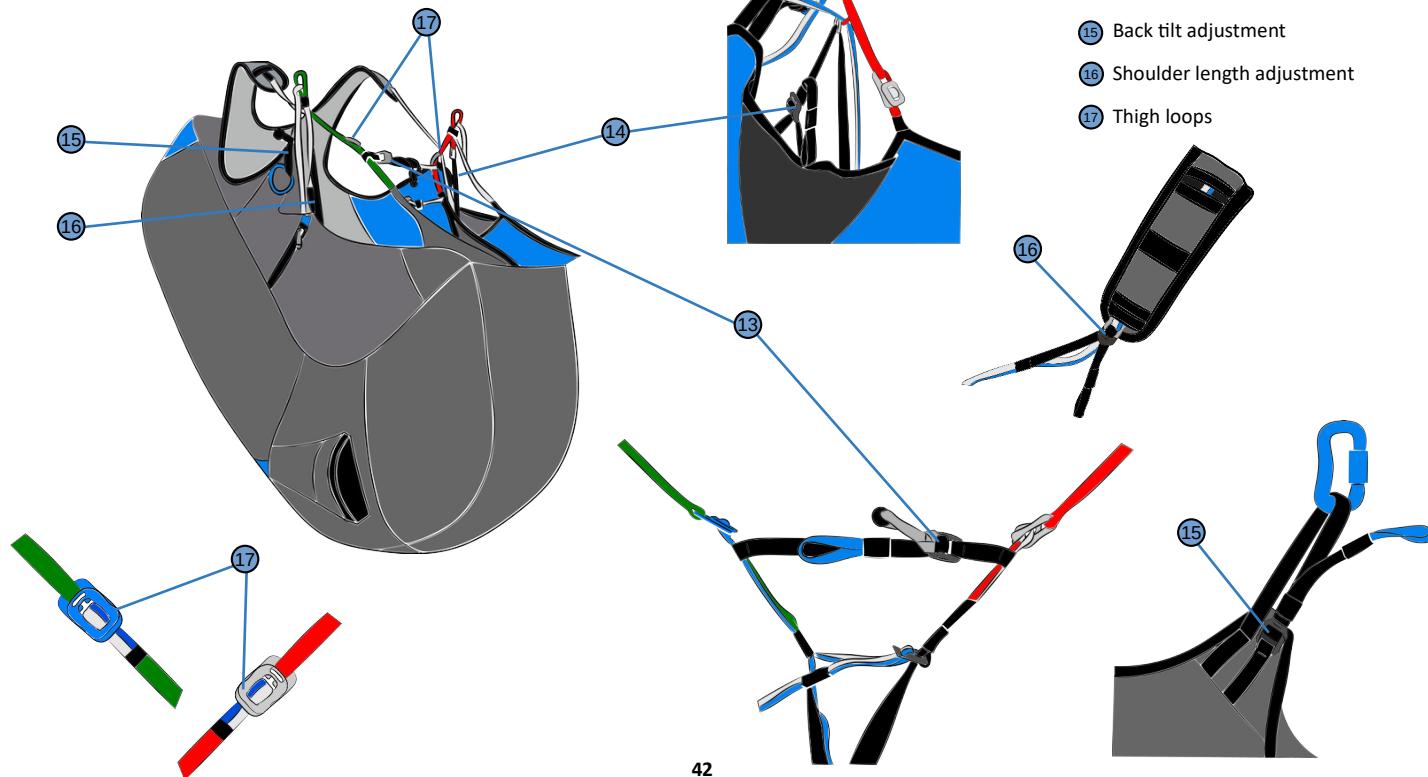
### ***General view***



- ① Suspension sheath
- ② Main points of attachment
- ③ Comfort adjustment/damping
- ④ Side pocket (x2)
- ⑤ Shoulder Velcro, for solar vario
- ⑥ Liquipack passage
- ⑦ Main pocket
- ⑧ Ergonomic and enveloping back. 3D moulded construction
- ⑨ Emergency lift guide, for connection to the shoulders
- ⑩ Accelerator passage
- ⑪ Side airbag inflation scoops
- ⑫ Footplate connection hooks

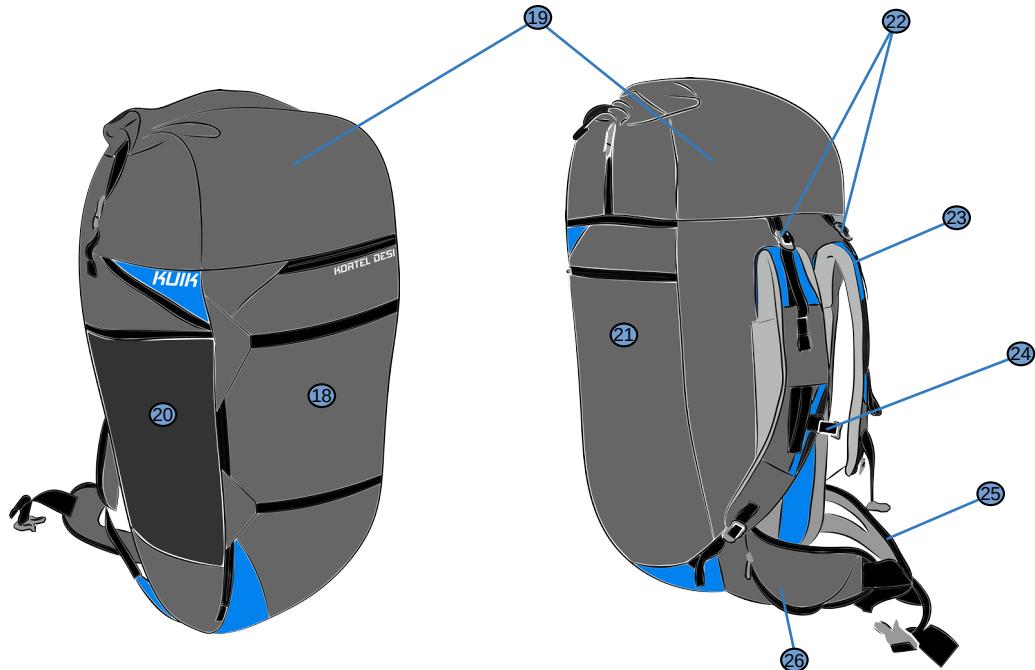
## ***Presentation***

### ***General view***



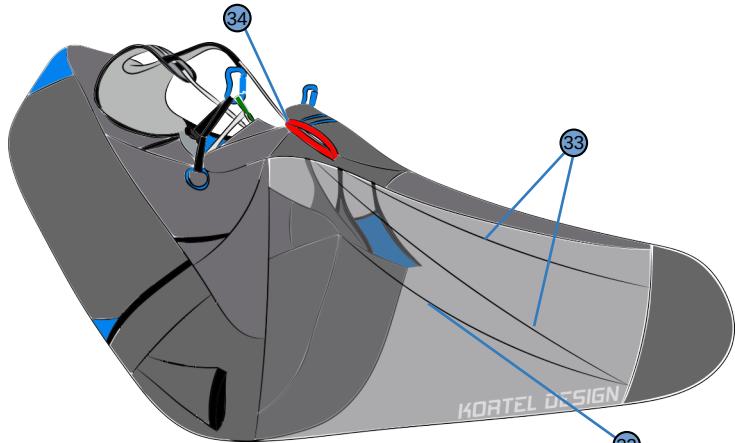
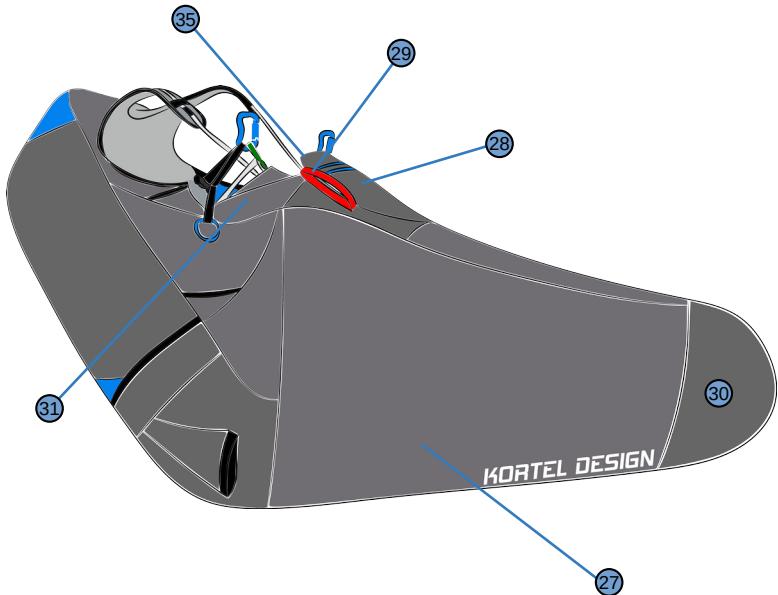
## ***Presentation***

### ***General view***



- 18 Main pocket
- 19 Top pocket
- 20 Elastic side pocket
- 21 Side zip pocket
- 22 Charge reminders
- 23 Ergonomic shoulder straps
- 24 Chest strap
- 25 Abdominal strap
- 26 Belt pocket

***Presentation***  
***General view***



- 27 Cocoon
- 28 Integrated emergency container
- 29 Side emergency handle
- 30 Inflatable cocoon nose
- 31 Emergency lift guide
- 32 Low adjustment straps
- 33 High adjustment straps
- 34 External battery pocket
- 35 Instrument cockpit

## ***Preparing your harness***

### ***First settings***

Before your first flight, it is imperative that you carry out the first adjustments under the gantry, in the company of your dealer. A gantry that allows you to see the roll is a plus to feel the effects of each adjustment.

Your harness has 4 independent adjustment elements, allowing it to be adjusted for optimum comfort and piloting efficiency.

#### **Shoulder adjustment :**

The shoulder straps carry the harness on take-off, limit the pilot's inclination in the air, prevent the pilot from falling in the event of a head down "flight", and help support the pilot in the event of a flight under the reserve parachute.

After checking in the gantry that it is possible to get in and out of the harness without difficulty, the shoulders sometimes need to be adjusted in the air for more support and comfort.

We recommend close but not too tight contact to maintain good shoulder mobility both during take-off and landing and in the air.

#### **Back adjustment :**

The back adjustment straps adjust the inclination of the pilot's back. Too far backwards can make flying uncomfortable (poor vision) and make it difficult to exit the harness on landing. If they are too tight, it will be difficult to get into the harness after take-off.

Depending on the weight carried in the main pocket and/or ballast transport, this setting can be changed in the air to re-balance the harness and pilot assembly.

#### **Lumbar support adjustment :**

This adjustment allows the pilot's lumbar support to be perfectly maintained, for optimum comfort during long flights. This support also allows you to adjust the ergonomics of the harness, whether you are sitting or lying down.

#### **Belly adjustment :**

The ventral strap adjustment allows the distance between the main attachment points to be adjusted. The distance between the main attachment points must be in accordance with the manufacturer's specifications for the glider being used. An unsuitable distance will have a direct effect on the behaviour of the glider. An action on this setting will have an effect on the stability of the harness: tightening it will tend to bind the harness, and loosening it will give it a more lively character.



*The settings do not only affect comfort, but also have a direct influence on the piloting of the aircraft. It is essential to take particular care before taking off.*



*All the settings available on this harness are accessible and can be changed in the air.*

## ***Preparing your harness***

### ***First settings***

#### ***Cocoon adjustment: (if equipped)***

A well-adjusted cocoon keeps your legs straight during the flight, without effort. Too short a setting forces the pilot to force the cocoon taut, and too long a setting prevents comfortable support. In both cases, the pilot expends unnecessary energy to keep the legs straight.

The blue straps allow you to adjust the length of the upper and lower parts independently, according to your preferences.



*In order to obtain an optimal cocoon adjustment, several flights may be necessary to refine the length of the different straps. The pilot's posture and posture may differ between the gantry and the actual situation in the air.*

#### ***Connectors :***

Your harness is equipped with specially adapted automatic carabiners. Their narrow base allows optimal placement of the harness's structural straps for proper load distribution, and limits incorrect positioning of the connector.

We recommend positioning the locking collar in front of the harness, to prevent a webbing strap from causing the harness to open unintentionally. This will also facilitate the installation of the riser.

To open the connectors, simply turn the locking collar a quarter turn and press down on the finger.

Its exclusive off-centre opening offers a wide opening, facilitating the installation of all types of risers. When replacing connectors, it is imperative to choose them wisely. The size and shape of the connector must be adapted to the connecting straps of the harness and to the risers of the glider, so that the force on the connector is applied out in an optimal way.



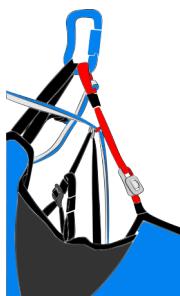
*According to the current state of knowledge on automatic Zicral carabiners, it is recommended to change them every 5 years or after 500 hours of use.*



*After each manipulation of a carabiner, it is imperative to check that it is properly locked. If in doubt, repeat the operation.*



*We recommend the use of connectors with a resistance greater than or equal to 2400daN. Flexible connectors should not be used on straps wider than 25mm.*



## Preparing your harness

### **Accessories**

#### **Installing the footrest :**

The footrest is common to other models in the range. To install it, simply pass the main straps through the metal hooks on the harness at the end of each thigh. These hooks are also used to adjust the length of the footrest.

Once the correct length has been determined, the buckle can be locked by passing the strap back through the hook.

#### **Installing the speedbar :**

To install the speedbar, simply pass the cord through the pulley on the side of the harness and then insert it under the cover, and finally into the small guide LFR ring.

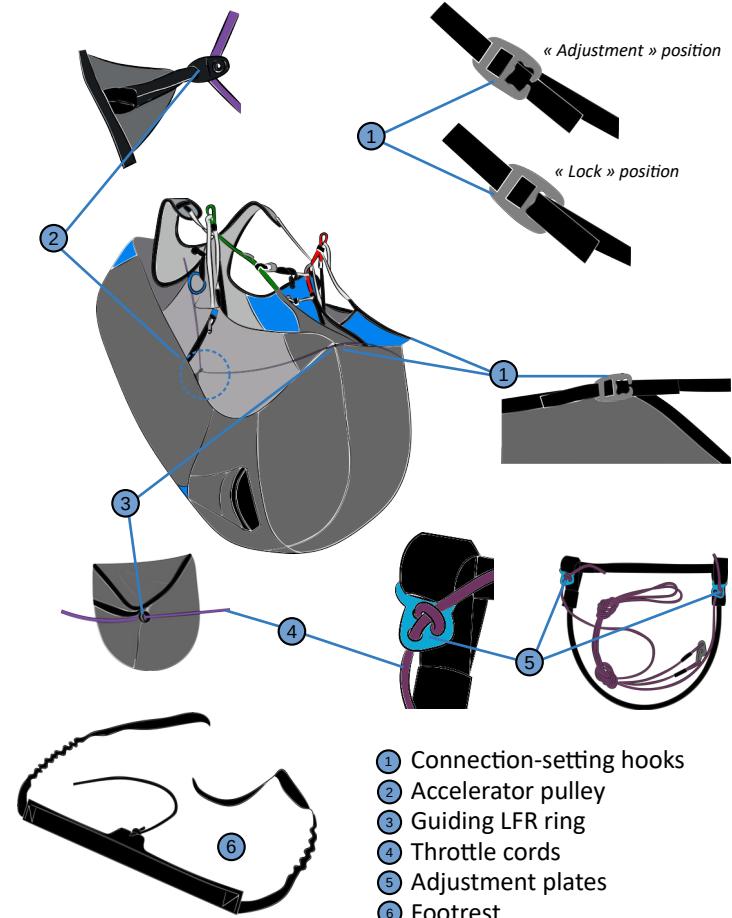
The speedbar can then be connected to the foot-strap with a simple knot using the elastic supplied.

The speedbar is adjusted by means of the adjustment plates on the speedbar.

The optimum setting allows you to take advantage of the full range available on the wing when the second bar is pushed with your legs extended.



*The speedbar should not be set too short. The wing must not be in the accelerated position without voluntary action of the pilot on the speedbar.*



## ***Preparing your harness***

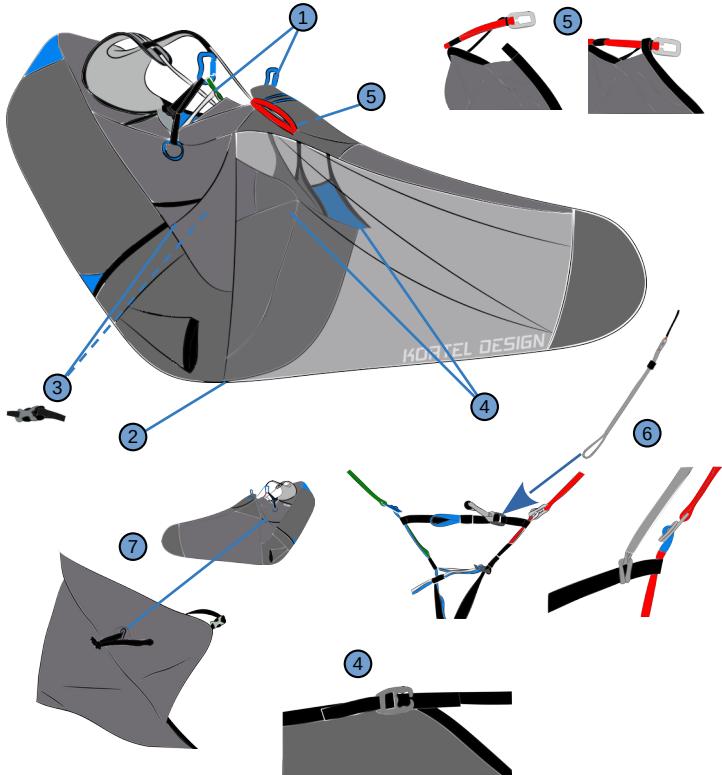
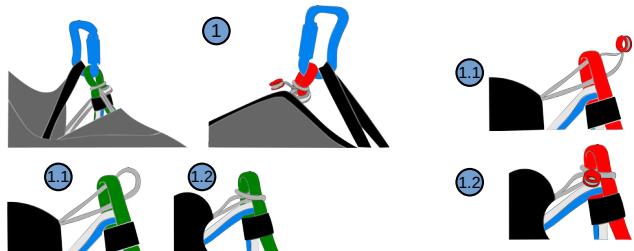
### **Accessories**

#### **Cocoon mounting:**

The cocoon has been designed specifically to fit your Kuij III. The adaptation on the harness has been thought out to be as simple as possible, while keeping a perfect design and finish. If necessary, the footrest must be removed.

The assembly is done by carrying out the following steps:

- Connect the Dyneema loops to the anchor points. ①
- Connect the zipper under the harness. ②
- Connect the side plastic clips on both sides. ③
- Fit the lower straps for adjusting the cocoon into the metal hooks at the front of the frame's thighs ④
- Pass the cocoon's elastic loop over the left thigh strap. ⑤
- Connect the anti-slip closure system to the frontal strap. ⑥
- Pass the closing clip located on the harness through the dedicated opening in the cocoon. ⑦



The length of the cocoon can be adjusted using these hooks. Once the correct length has been determined, the buckle can be locked by passing the strap through the hook. (See "Installing the footrest").

## ***Preparing your harness***

### ***Installation of the reserve parachute***



#### **WARNING**



**The installation of a reserve parachute is not an insignificant act. It must be carried out rigorously, by qualified personnel.**

It is imperative to check the initial installation by a portal extraction test to validate that no element would interfere during extraction. This test must be carried out by the pilot himself, installed in his harness as he would be in flight.

The maintenance and servicing of the reserve parachute must be carried out according to the recommendations of its manufacturer.

#### **KUIK III: Basic version**

The KUIK III, in its basic version, is not equipped with an integrated rescue container. To carry a reserve parachute, it is necessary to add a removable belly container.

We recommend the use of the "Kontainer-Kockpit", which is particularly suitable for this type of harness.

The KUIK III is equipped with a guide sleeve for the rescue risers, allowing the connection of the rescue risers at shoulder level, even when using a belly container.

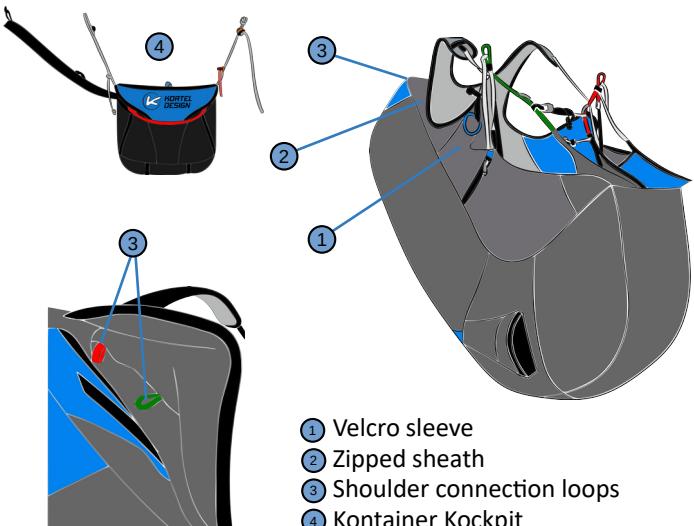


Refer to the installation instructions for the selected belly container.

This sheath is located on the right side, just below the main anchor point. It consists of a first Velcro part, then an explosive zip that opens the upper part and gives access to the anchorage points of the emergency risers, located at shoulder level.

*It is recommended to redo a complete installation of the reserve parachute in the container once a year (belly or integrated), and to check the good general condition of the assembly (needles, elastics, velcro, absence of humidity, ...).*

*The passage of the emergency risers must be outside the accelerator passage. It is imperative to check this during installation.*



## ***Preparing your harness***

### ***Installation of the reserve parachute***

The connection of the rescue risers to the shoulder loops can be done in different ways:



« Kite loop »



« Quick links »



*A lark's head connection is considered correct when the 2 loops are well centred to each other and tightened by hand as tightly as possible. There should be no relative movement possible between the 2 parts.*



« T-Bone Link »



« Soft-Link »



*Flexible connectors must not be used on straps wider than 25mm. For quick links, refer to the manufacturer's recommendations.*

It is imperative to choose connectors wisely. The dimensions and shape must be adapted to the connecting straps of the harness and to the rescue risers of the parachute, so that the effort under load is applied in an optimal way.

The reserve risers of the ventral parachute can also be connected to the main anchorage points.

We recommend using a connection system separate from the main canopy connectors.



*A minimum resistance of 2400daN is imperative for any connector used in the "rescue-lift" link. For the "risers-safety harness" link: 1200daN.*

### **KUIK III: Cocoon version**

In the cocoon version, the KUIK III has an emergency container integrated in the cocoon.

The volume of the integrated container lets you carry a rescue parachute with a volume of between 2.6L and 5.3L. If a parachute with a volume exceeding the maximum permissible volume is fitted, its correct deployment cannot be guaranteed.

When using a dirigible rescue parachute with integrated risers, these integrated risers must be connected directly. Shoulder mounting can be carried out as described above.

Please refer to the manufacturer's installation and usage precautions.



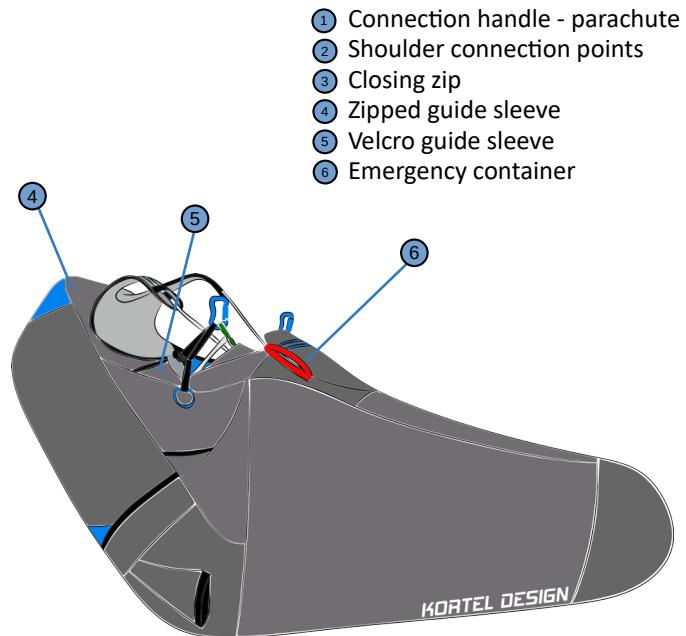
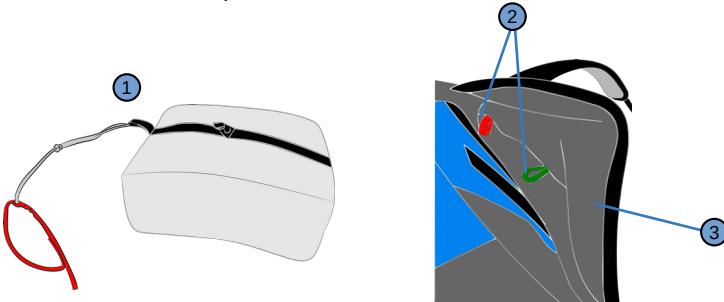
*More detailed information is available at [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com).*

## ***Preparing your harness***

### ***Installation of the reserve parachute***

When the harness is equipped with the cocoon, the installation of the rescue parachute in the container must be carried out as follows:

- 1 Connect the handle to the rescue parachute, using a lark's head.
- 2 Connect the rescue risers to the parachute using a suitable connection (see page 16).
- 3 Connect the rescue risers to the shoulders, using a suitable connection (see page 16).
- 4 Insert the rescue risers into the guide tube and close the guide tube with the zip.



## ***Preparing your harness***

### ***Installation of the reserve parachute***

5 Place the parachute, and the rest of the risers, in the container. Place the parachute so that the connection with the handle is below and as close as possible to the location of the handle (see drawing).

6 Insert the handle into its housing.

7 Insert the 2 needles on the container through the 2 holes on the rescue handle. (Step 1)

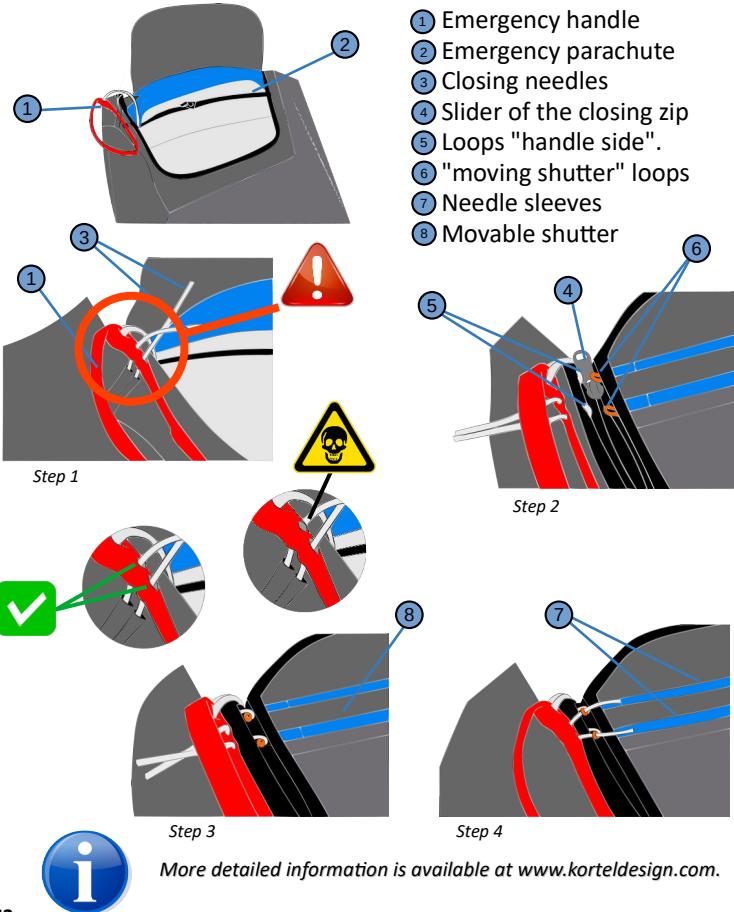
8 Engage the zip closure. (Step 2)

9 Insert the 2 loops located on the handle side through the 2 loops located on the mobile flap of the container. It is recommended to use a plastic rod for this operation. (Step 3)

10 Pass the 2 needles of the handle through the loops, and insert them into their respective sheaths located on the mobile flap of the container. The closing zip can now be fully closed. (Step 4)



*At the end of assembly, it is imperative to check scrupulously that no assembly tools are left in place (rod, hanger). This would make it impossible to extract the parachute if necessary.*



*More detailed information is available at [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com).*



## ***Preparing your harness***

### ***Back Protection***

Your harness is equipped with an integrated airbag-type back protector. This protection has been certified in the laboratory in accordance with the requirements of the test criteria:

- CE - SP-004
- EN - Fpr EN 1651-2018
- LTF - 2. DV LuftGerPV §1, Nr. 7C

On delivery, your back protection complies with all these criteria. The best protection is offered when it is fully inflated.



*Avoid contact of the airbag cover with sharp or pointed objects that could damage the cover.*

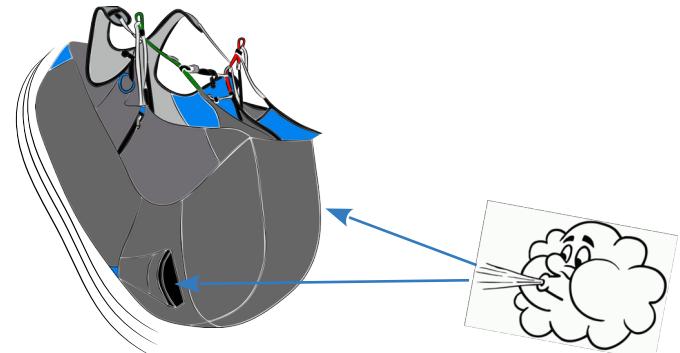
Back protection can also be subject to more insidious attacks, such as repeated rubbing (on the ground before take-off or on landing), or UV attacks. As the airbag is integrated into a reversible bag system, it must also be taken into account that the envelope constituting the airbag is common to that of the bag. Thus, when the bag is subjected to aggression, the same applies to protection. It is therefore necessary to take particular care of the bag. We recommend the use of the protective cover as soon as possible, to limit all kinds of aggressions on the bag.



*If you have any doubts about the condition of your back protector, please contact your dealer or our customer service department as soon as possible.*

### **Airbag operation and use :**

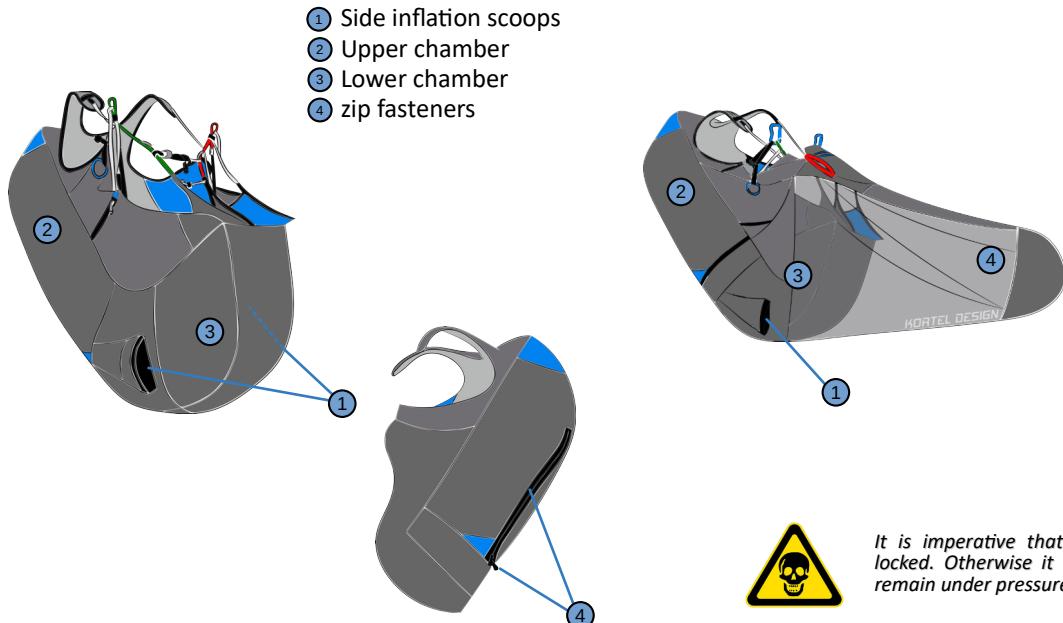
The airbag consists of 2 inflation chambers, one high and one low. In flight, with the help of the relative wind, the air enters the lateral and frontal scoops and fills the lower chamber. When the lower chamber is full, the air enters the upper chamber and fills it in turn.





## Preparing your harness

### **Back Protection**



- ① Side inflation scoop
- ② Upper chamber
- ③ Lower chamber
- ④ Cocoon

*It is imperative that the airbag closure zips are properly locked. Otherwise it would be impossible for the airbag to remain under pressure and perform its protective function.*



## ***Preparation for take-off***

### ***Pre-flight checklist***

The pre-flight check is the last step before take-off. This phase should not be neglected, as it allows you to check that all the parameters are green before you take off!

It is imperative that you check the following points carefully:

#### **State of the equipment :**

No visible damage to the harness or the glider. Check the condition and function of the connectors.

#### **Back protection :**

Protection in good condition, inflation scoops operational, and zips properly closed.

#### **Rescue parachute :**

Before each take-off:

Check that the flaps and the needles are in their place, and that the handle is properly attached to its housing.

To use the rescue, grab the red handle and pull, which will unlock the container and allow the extraction of the rescue parachute.

#### **Adjustments :**

In theory, your settings are good, but... Maybe you had a friend try your harness out?

Remember to check that he or she has restored the settings as they were, especially the back support.

#### **Speedbar :**

An speedbar that is too short risks permanently accelerating the wing and making it very difficult to fly.

It is preferable to land and solve the problem or cut the cord in the air (using an accessible line cutter). If the rescue risers are guided sideways, care must be taken to ensure that the accelerator cord does not interfere with their extraction. Take particular care if you lend your harness.

#### **Preparing the glider :**

The glider must be spread out correctly, and the lines must be well untangled to facilitate take-off.

#### **Connecting the glider :**

Connect the glider to the harness, checking that there are no twists in the risers, and check that the connectors are properly closed.

#### **Analysis of the weather conditions :**

Correctly analysing the conditions is a major criterion for safe flying. If in doubt, don't hesitate to contact a professional for further advice.



*In case of any doubt, even the slightest doubt on your take-off checklist, it is preferable to cancel the flight and rectify any problems encountered.*

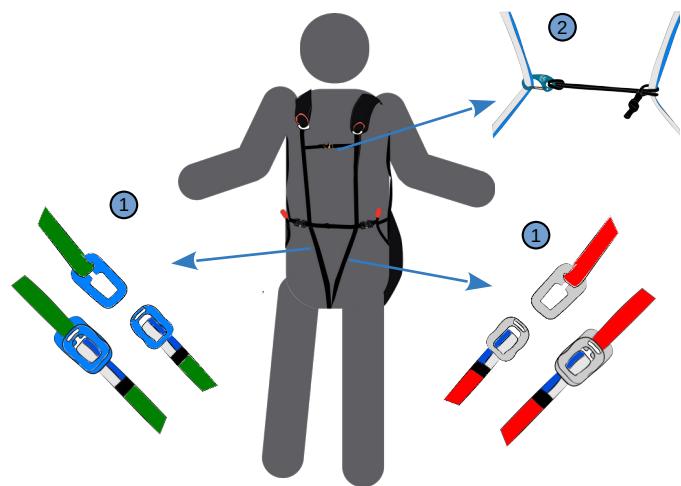


## ***Preparation for take-off***

### ***Connection in the harness***

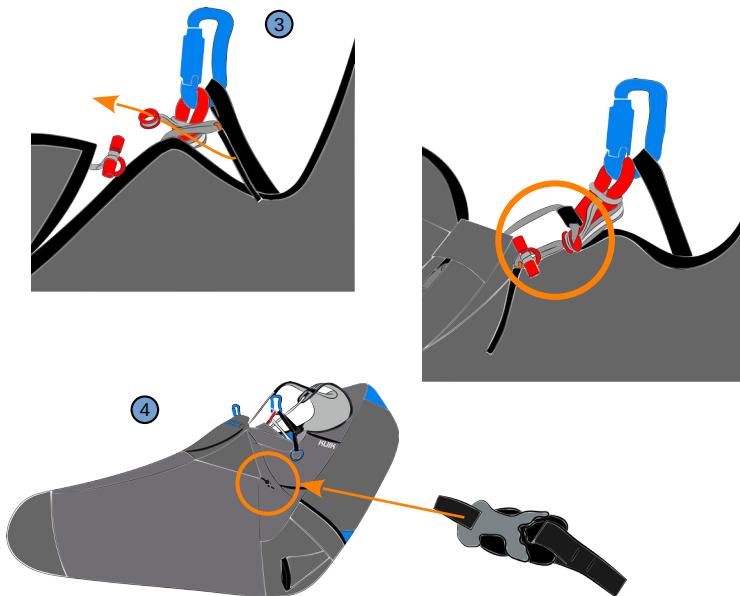
Once the pre-flight has been carried out and validated, it is time to properly connect to the harness:

- Put the harness on using the straps.
- Connect the left and right thigh loops ①
- Connecting the chest strap ②



With the cocoon installed, the installation must be completed as follows:

- Close the cocoon with the anti-forget system ③
- Close the cocoon avec le clip latéral ④



***Just as much as the harness settings, the pilot's take-off gestures are crucial for ease of installation.***  
***More detailed information is available at [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com).***



***Despite the presence of an anti-forget system, it is essential to pay particular attention during the attachment phase in the harness.***

## ***Flying in complete safety ...***

### ***Take-off***

The take-off phase is a crucial phase of the flight, so it is important to handle it in complete serenity in order to appreciate the rest of the flight.

If your harness is equipped with the cocoon, we recommend that you proceed as follows:

- Gain airspeed by leaning onto the chest strap.
- Maintain this position after take-off to visualise the opening of the cocoon.
- Keep your right leg straight.
- Grab the cocoon with the left heel.
- Pull the right leg in completely and swing back.
- Tuck in the left leg.

### ***In flight***

Each flight phase has its preferred position:

In thermals and transitions close to the landscape, favour an upright position to better see obstacles and observe information coming from below.

In thermals and transition near the ceiling, live with the air, forget about the ground and observe the clouds.

In case of strong aerology, bend your legs together, use the abdominal and lumbar muscles by wedging your thighs on the main straps, anticipate and control the rolling movements.

In order to improve the flying efficiency, try to detect any support that has an impact: engagement of the shoulders, hip sway, crossing of the legs, creation of a reverse roll to turn flat, etc.

### ***Use of the speedbar***

Using the speedbar requires effort, which can affect your position in the harness. We recommend that you perform a test under a gantry before using the harness in flight.

We remind you that you should only fly in wind conditions that do not require constant use of the speed bar. To reach maximum speed, press firmly on the speed bar until the two pulleys of the A-risers touch each other. When using the speed bar, the angle of attack of the glider will decrease and its speed will increase. The glider becomes less stable and can collapse more easily. Therefore, always use the speed system with sufficient altitude above the ground and sufficient distance from obstacles and other aircraft. Accelerated collapses are often more violent, and require faster reactions.



*Each pilot has his or her own feelings and actions to be effective.  
Be curious and daring!*

## ***Flying in complete safety ...***

### ***Use of the reserve parachute***



*The use of a reserve parachute is not an insignificant act. It is recommended to practice it at least once during a Flight Incident Simulation course, in a safe environment and surrounded by professionals.*

For various reasons, it may be necessary to use the reserve parachute.

If the situation requires it, it is recommended to proceed as follows:

1 Locate the rescue handle and grab it firmly with one hand.  
2 Pull firmly on the handle, so as to release the locking pins of the container, and release the pod containing the rescue parachute.

3 Throw the pod and the handle as hard as possible so that it moves away from the harness, and the rescue parachute lines can stretch to generate the opening.

4 Neutralise the canopy to avoid any unwanted effects, pulling firmly on the B or C lines to bring it back towards you in a ball. In extreme cases, use a line cutter to cut all or part of a riser.

5 Whenever possible, try to adopt an upright position and prepare to cushion the impact by performing a roll-up (skydiving technique).



*It is recommended to carry out a "control handle" at each flight, to familiarise the pilot with the position and to make this gesture instinctive if necessary.*

#### **In case of landing in strong wind :**

In strong winds, landing under a reserve parachute can take the pilot several meters. We recommend that the maximum number of buckles be undone beforehand, so that they can be released as quickly as possible once on the ground. If necessary, do not hesitate to use the line cutter to free yourself.

#### **In case of water landing :**

If the trajectory of the rescue parachute takes you over a body of water (sea, lake, river, ...), it is recommended to disconnect as many buckles as possible (pectoral, cocoon, frontal), possibly by means of the line cutter, before reaching the water. In this way, you will be able to get out of the harness and jump into the water, thus limiting the risk of getting tangled with the lines. Once in the water, get away as far from the canopy and lines as possible.

#### **In the event of a tree landing :**

If you find yourself stuck high up in a tree, it is advisable to secure yourself while waiting for help to arrive. Kits are available, including the necessary equipment to avoid a potential fall, and to facilitate the work of the rescuers (rope, carabiner). Some kits also contain first aid kit in case of injury. In general, it is not advisable to attempt to climb down on your own.

## ***Flying in complete safety ...***

### ***Landing***

This is the most delicate phase of the flight...

Fatigue, dehydration, loss of proprioception of the lower limbs, the euphoria of the most beautiful flight of your life, all of which inevitably affect your vigilance!

It's time to re-focus, analyse the environment and of course, don't forget to get out of the harness to give your legs back their full mobility!

With the cocoon, start by taking out the first foot, keeping the heel inside, so that you can take out the second foot without difficulty.

If the flight has been long and cold, re-mobilising your ankles and knees is not a luxury.

Be prepared to cushion the effect of the gradient with your legs and not your back protection!



## **Restrictions of use**

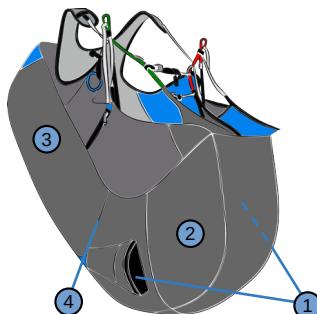
### ***Tandem practice***

This harness is in no way intended for use by a tandem pilot. Its geometry has not been designed with this in mind, and it is not possible to carry a suitable reserve parachute.

Any use is at your own initiative. The manufacturer cannot be held responsible in the event of an accident.

It is nevertheless possible to use it as a passenger harness, taking care of the operation of the airbag. It is imperative to lock the upper chamber at the level of the middle partition, to ensure correct operation of the lower chamber in the event of impact. To do this, simply "roll" the pocket inside the airbag and lock it in place.

- 1 Inflation scoops
- 2 Lower chamber
- 3 Upper chamber
- 4 Middle partition



### ***Practice of winch take-off***

All our harnesses are winch compatible. There are no specific loops to connect the winch to our harnesses.

However, it is not advisable to add any connection to the harness anchorage point and to attach the release system to it. It is recommended to use a system that can be connected directly to the risers. Refer to the recommendations of the national federation for the recommended models.

[FFVL Recommendations](#) (Click on the link)

### ***Practice in school***

It is possible to use this harness for learning in school, even if it is not its primary purpose.

### ***Practice of acrobatics***

Freestyle manoeuvres are possible, however this harness was not designed for this purpose and is not recommended for aerobatic flight.

The harness is not suitable because of its construction characteristics.

Any use is a matter of personal initiative. The manufacturer cannot be held responsible in case of an accident.

## **Maintenance, care and repairs**

### **General care :**

We recommend a complete visual inspection of the harness at least every 2 years. An annual check-up is preferable.

For the reserve parachute, refer to the manufacturer's recommendations. In general, it is recommended to ventilate it and to fold it up once or twice a year.

As a minimum, we recommend testing the rescue container twice a year to ensure that it is working properly, by carrying out an extraction test on a gantry crane.

### **Repairs :**

In the event of wear and tear, broken seams or material problems, please contact us ([sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com)) indicating the harness model, serial number, nature of the problem and the circumstances, and attach a few photos to help us to determine the cause of the problem and investigate the other harnesses in the series.

Beyond the legal 2 year warranty period, we will only provide free insurance for repairs that prove to be a genuine manufacturing or design defect.

### **Manufacturing defects, wear and tear, serial number :**

In the event of problems with wear, broken seams or materials, please contact us ([sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com)) indicating the model of harness, serial number, nature of the problem and the circumstances, and attach a few photos to enable us to determine the cause of the problem and investigate the other harnesses in the series.

Beyond the legal 2 year warranty period, we will only provide free insurance for repairs that prove to be a genuine manufacturing or design defect.

### **Revisions :**

Even though incidents related to the ageing of harnesses are almost non-existent, it is important to check that the critical points remain in a good condition. UV, humidity, abrasion, alter the materials used.

We are not immune to premature ageing due to defective material.

We advise you to have your harness visually checked every two years depending on your use, especially if you land in trees, rocks, or even if the fire brigade intervenes. Contact your dealer who will be able to carry out an initial inspection, or contact us at [sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com).



*We recommend a complete visual inspection of the harness at least every 2 years. An annual check-up is preferable.*





## **Maintenance, care and repairs**

### **Storage :**

The ideal storage location is a dry, temperate place, away from light. Avoid compressing the back protector. Take care not to bend parts of the harness that contain foam or plates.

### **Washing :**

You can wash your harness with fresh water and mild soap and dry it in a dry, airy place. Remember to remove the back protector (foam) if possible.

Do not use a tumble dryer, and do not exceed 30°C for washing.

Rinse carefully and dry in a dry place avoiding unnecessary sunlight.

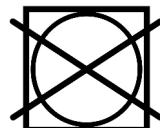
#### **In case of water landing :**

- In sea water: rinse your harness in fresh water before following the process described above.
- In fresh water, follow the washing process.

### **Environmentally responsible disposal :**

Please ensure environmentally responsible disposal at the end of the operating period.

We recommend separating the different elements (fabrics, plastics, metals, etc...) and depositing them for recycling according to their category. If you return the product to Kortel Design, we will be happy to ensure its correct disposal.



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

## **Cautionary note**

***This harness has a back protection, meeting the Fpr EN 1651-2018 & LTF 2 test. DV LuftGerPV §1, Nr. 7c corresponding to the arrival on the ground at 5m/s under a reserve parachute, as well as the protocol SP-004 of the CRITT SL.***

***The back protection is not tested for other ground arrival configurations.***

***Regulation (EU) 216-425 (EU Declaration of Conformity available on [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com))***

### ***Cautionary note :***

- No protector can offer total protection against injury and in particular the back protector does not prevent spinal injuries.***
- Only the parts of the body covered by the protector are protected against impact.***
- Any modification or misuse can dangerously reduce the performance of the back protector.***
- In the case of removable protectors, protection is only provided when they are present.***
- The device has a maximum life span of 10 years. In the event of violent impacts, check the integrity of the device and do not hesitate to contact the manufacturer in case of doubt.***
- This device must not be used in temperatures below -20°C or above 40°C.***

### ***Notified Body :***

***ALIENOR CERTIFICATION n°2754  
Z.A. du Sanital, 21 Rue Albert Einstein - 86100 Châtellerault - France***



## **Warranty**

All our harnesses are subject to the legal warranty period of 2 years.

If you find a defect, please contact the after-sales service ([sav@korteldesign.com](mailto:sav@korteldesign.com)), describing the problem and adding a few photos if possible. We will quickly analyse the situation and advise you on how to proceed.

Beyond this legal 2-year warranty period, we will only carry out free of charge repairs that prove to be a genuine manufacturing or design defect.

The lifespan of your harness depends on the frequency of use, and how to use it. Mechanical stress, rubbing gradually degrades the properties. The U.V. and humidity can also lead to an increase in the accelerated ageing.

Normal period of use: 10 years.

Caution: This duration of use is indicative. A harness can be destroyed the first time it is used. It is the bi-annual inspection that determines whether the product must be disposed of more quickly. Between all applications, proper storage is essential.

The period of use should never exceed 10 years.



## Technical Data

	S	M	L	XL
Harness weight (kg)	3,00	3,20	3,35	3,50
Cocoon weight (kg)	1,10	1,20	1,30	1,40
Total weight with cocoon (kg)	4,10	4,40	4,65	4,90
Certification	EN 1651-2018 / LTF / CE			
Max weight in flight (kg)	120			

### Materials :

#### Fabric :

210 D Dobby Polyester / 100D Robic Nylon-Polyester / 70 D Rip stop / Venus (Payen)

#### Webbing / rope :

25mm Dyneema-Polyester / Nylon 10-15-20mm / Spectra 2mm

#### Others :

Nitinol thread / Componants Aluminium

#### Buckles :

Buckles Kortel Imbrik

Carabiner Zicral Kortel

Tension lock Edelrid

Plastic buckles Duraflex

Pulleys

Magnetic snap lock medium Fidlock



## Sizing guide

Choosing the right size harness for your body shape is essential to ensure that your harness is the right size for your body shape:

- take full advantage of the different functions
- get the best possible comfort
- become one with the harness and optimize the piloting of the glider

	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200
50	S	S	S								
55	S	S	S	S							
60	S	S	S	S	S						
65	S	S	S	S	M	M					
70	S	S	S	M	M	M	M				
75		S	M	M	M	M	M	M			
80		M	M	M	M	M	M		L	L	
85		M	M	M	M	L	L	L	L	L	
90		M	M	L	L	L	L	L	L	L	XL
95			L	L	L	L	L	L		XL	XL
100				L	L	L		XL	XL	XL	XL
105					L		XL	XL	XL	XL	XL
110						XL	XL	XL	XL	XL	



This table shows the size of the harness that theoretically corresponds to your height and weight, but it can in no way replace the advice of our dealers, who can also offer you a test flight. (List available on [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com))

## **Additional information**

You will find additional information on our website: photos, explanatory videos, ...  
If you have any questions, please visit our website or contact us at the address below:

*Kortel Design*

**1096 Avenue André Lasquin - 74700 Sallanches - FRANCE**  
**Tel +33 (0)9 50 10 73 27 - [info@korteldesign.com](mailto:info@korteldesign.com) – [www.korteldesign.com](http://www.korteldesign.com)**

# *Carnet d'entretien / Service book*



<i>Date</i>	<i>Signature</i>	<i>Remarques / Notes</i>
__ / __ / ____		
__ / __ / ____		
__ / __ / ____		
__ / __ / ____		

*N° série / Serial Numb.* \_\_\_\_\_ *Taille / Size* \_\_\_\_\_



*Have a nice  
flight !*



**KORTEL  
DESIGN**