

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

Vous venez d'acquérir une sellette **Kortel Design** et nous vous en remercions.

Avant de vous prendre pour un aigle, et pour ne pas finir comme albatros à l'atterro et un dodo au déco nous vous proposons de lire attentivement ce petit document.

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

1) Réglages de la sellette

1.1 A la réception du produit

a)-Généralités.

- Pour ne pas avoir de mauvaise surprise en l'air, il est indispensable de régler sa sellette sur un portique. Il est conseillé d'utiliser un portique qui mette en évidence le roulis pour régler la stabilité de la sellette.
- A l'aide des réglages énumérés au chapitre 1.2, ajuster le confort, l'instabilité en roulis et l'angle de vol.

b)-Connexion de la voile sur la sellette.

Nous recommandons l'utilisation de maillons trapèze acier ou inox livrés avec votre sellette ou des mousquetons Pin lock livrés en option.

- Il est conseillé de demander à votre revendeur de vous assister pour cette opération.
- Sur les sellettes Karma, Kairn, Kuik et Kamasutra, il suffit de passer le maillon dans la sangle principale à l'endroit où elle est protégée par du tissu rouge ; le doigt du mousqueton peut être à l'avant comme à l'arrière. (figure 2)



fig 2

- Pour les sellettes Karver, Karma II, Kuik II, Kanibal II et Race, il faut passer les 3 sangles dans le maillon : la principale et la dorsale à l'endroit où elle sont protégées par du tissu rouge et celle qui sert au confort lombaire. (figure 3)



fig 3

- Le maillon restant dans l'axe du vol, il faut attacher les élévateurs de la voile de manière à ce que l'élévateur A de la voile soit à l'extérieur, ce qui permet d'avoir un trajet direct de l'accélérateur (fig. 9)

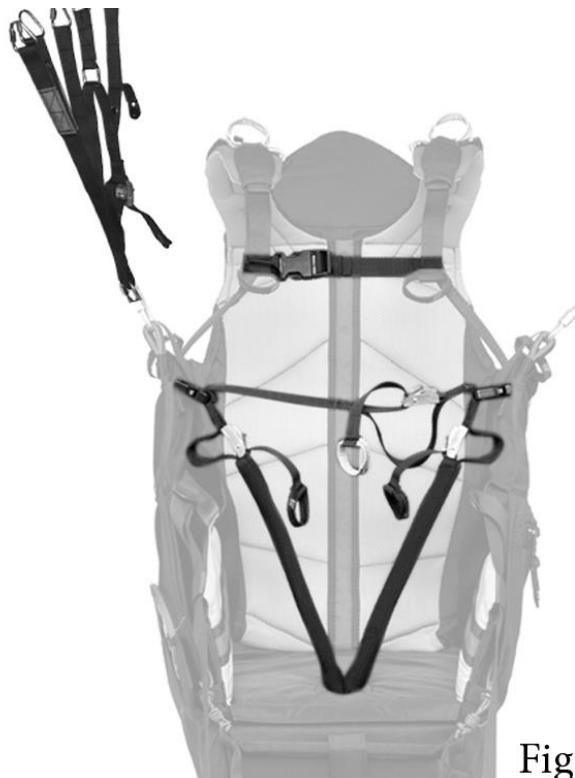


Fig 9

c) Hauteur du point d’Ancre.

Sur la Kanibal Race, le réglage de la hauteur de point d’ancrage permet d’adapter la sensibilité de la sellette aux sensations du pilote en fonction de son aile.

Pour que le réglage soit permanent, il est nécessaire de passer la sangle de réglage 3 fois dans la boucle ; sans quoi il peut glisser. (fig.5)



Fig 5

Il est nécessaire aussi de faire un réglage parfaitement symétrique pour que la voile aille droit.

Attention ; avant de voler il est obligatoire :

- De régler sa sellette dans un portique
- Installer le parachute de secours comme expliqué au chapitre 2.
- De fixer correctement les élévateurs de l’aile à la sellette (voir chapitre 1.1 b).
- De régler son accélérateur (chapitre 11) ; danger si trop court !!!!!

1.2 Réglages en l’air

Types de boucles réglables :

Boucles à imbriquer : (fig. 6)



Fig 6

Pour serrer : tirer sur la boucle « Kortel Design » noire vers le bas.

Pour desserrer : tirer sur la boucle « Kortel Design » grise vers l'arrière. Avec le temps, cette sangle s'ancre dans la boucle, dans ce cas il faut tirer d'un coup sec vers l'arrière pour amorcer le desserrage.

Trim : (fig. 4)

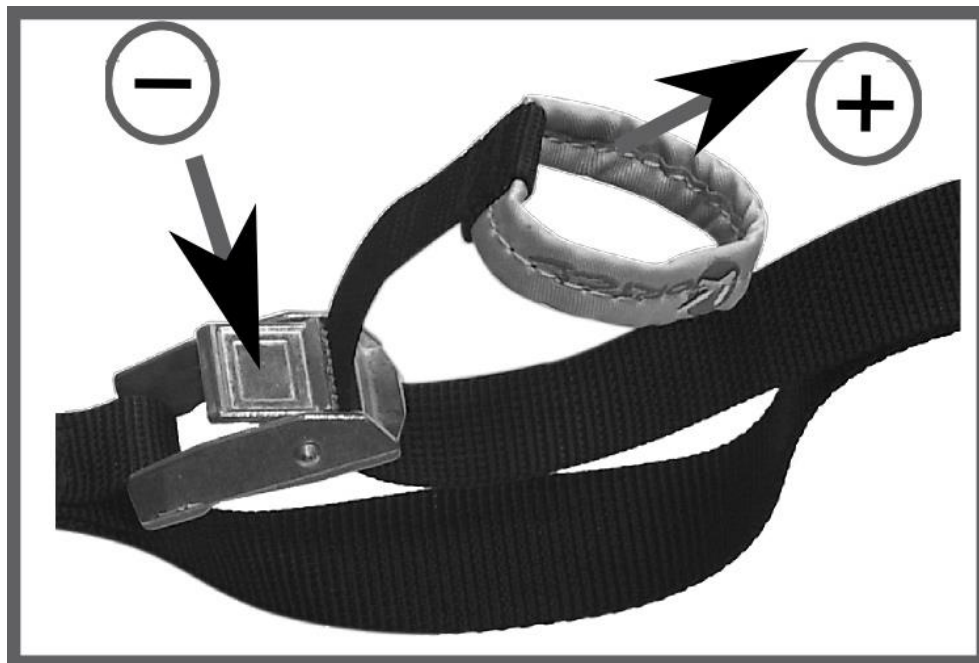


fig 4

Pour serrer : tirer sur la sangle dans le sens opposé à son sens d'arrivée.

Pour desserrer : appuyer en réglant la pression sur le levier métallique dépassant de la boucle.

Boucle plastique : (fig. 8)

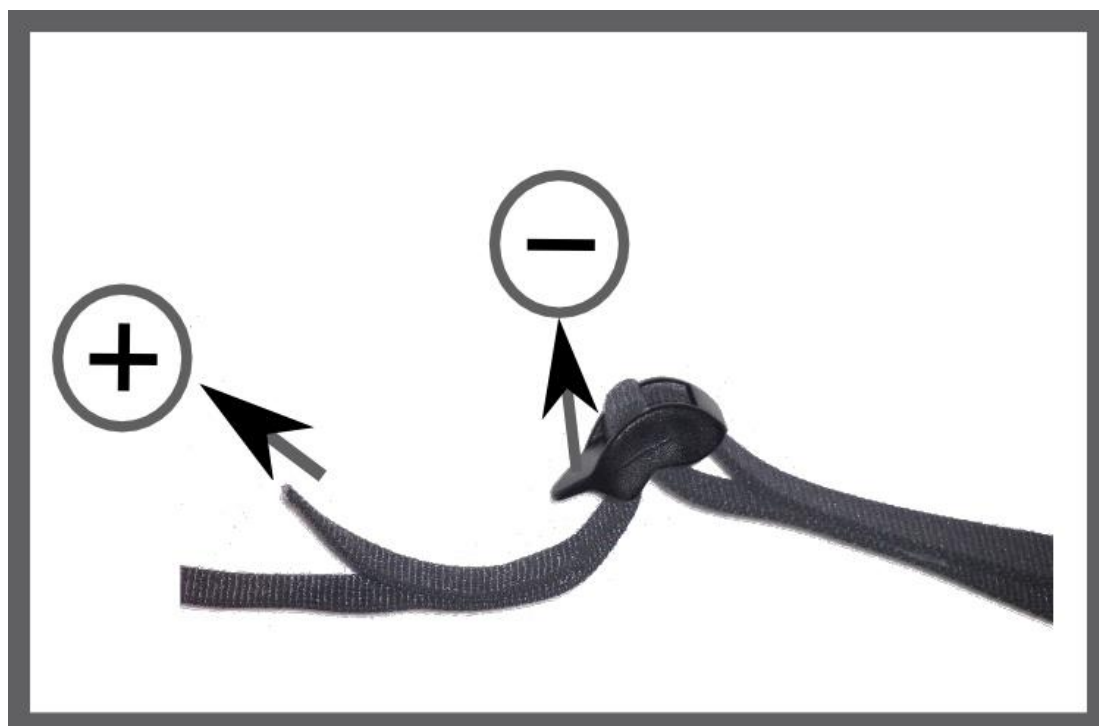


fig 8

Pour serrer : tirer sur la sangle dans le sens opposé à son sens d'arrivée.

Pour desserrer : soulever la partie avant (arrondie) de la boucle. Doser la pression.

Boucles Automatiques : (fig. 7)

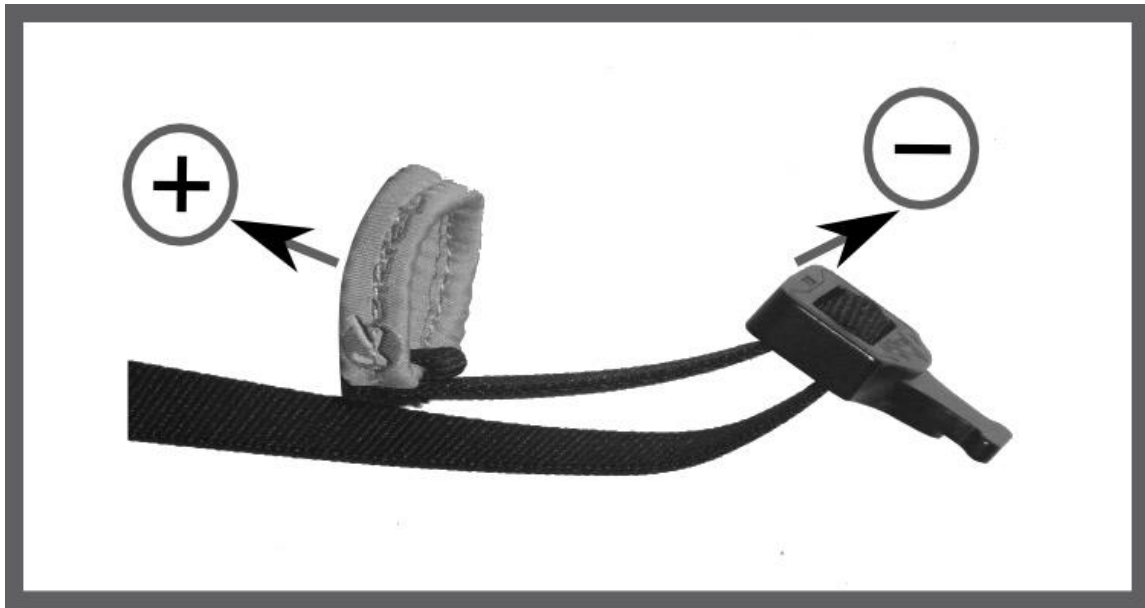


fig 7

Pour serrer : tirer sur la sangle dans le sens opposé à son sens d'arrivée.

Pour desserrer : tirer sur la boucle mâle à l'endroit où sortent les sangles.

Applications et astuces des sangles.

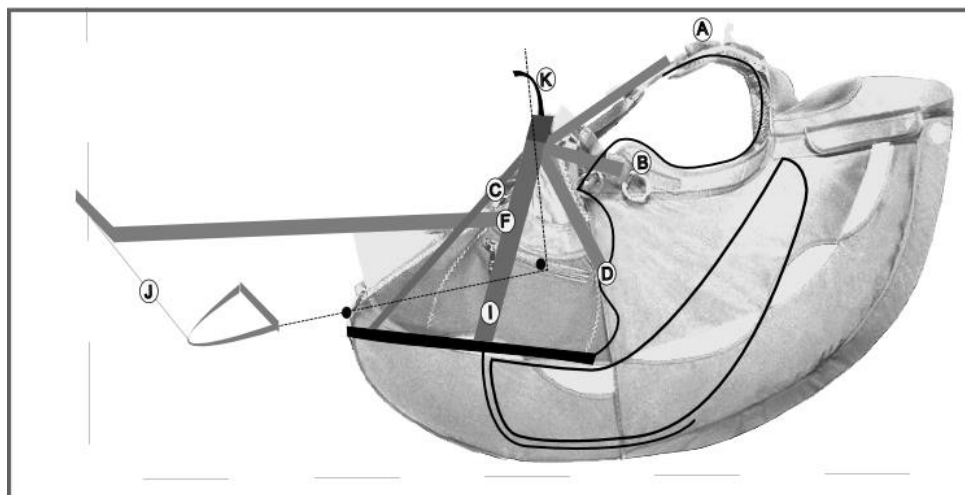


fig 1

a) Sangles d'épaules (A) : (figure 1)

Portent la sellette au décollage.

Limitent l'inclinaison du pilote en l'air.

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

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

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

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

b) Sangles dorsales (B) : (figure 1)

Règlent l'inclinaison du dos du pilote.

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

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

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

c) Sangle d'inclinaison du plateau (C) : (figure 1)

Elle permet de relever plus ou moins l'avant de la planchette.

Trop relevée elle peut cisailer le creux des genoux.

Trop détendue, on perd un peu de précision de pilotage et on glisse de la sellette.

Elle est moins relevée si on vole avec un cocon.

d) Sangles d'appui lombaire (D) : (figure 1)

Elles augmentent le confort en soutenant les lombaires.

Serrées, elles améliorent la transmission des infos de l'aile.

e) Sangle de poitrine (E) : (fig. 9)

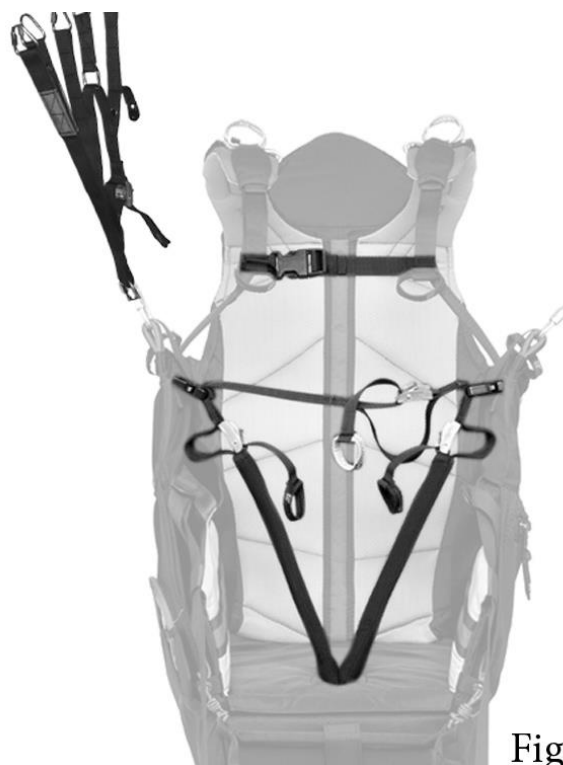


Fig 9

Elle permet de garder les épaules dans l'axe et améliore le confort.

f) Sangle de cale pied (F) : (figure 1)

Il n'est pas nécessaire de mettre beaucoup de tension sur le cale pied ; c'est une perte d'énergie inutile.

Trop tendue, on perd aussi de l'aide au virage.

Ex : Appuyer avec le pied droit va améliorer la conduite du virage à droite grâce à ce nouveau point d'appui.

Un appui permanent et léger permet de garder une bonne tonicité dans le bas du dos, les genoux, et les chevilles.

g) Sangle ventrale (G) : (fig. 9 et 10)

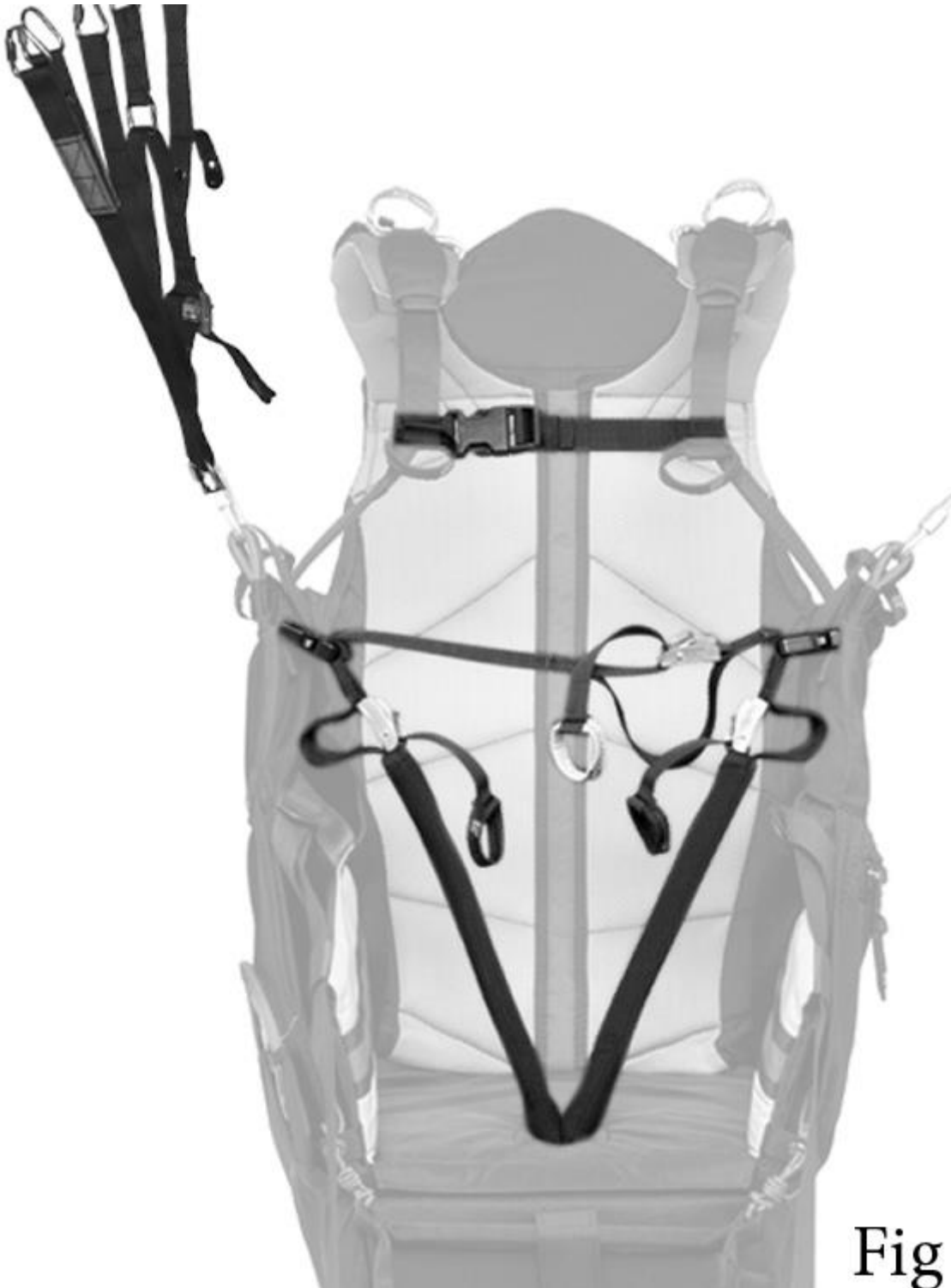


Fig 9



Fig 10

La ventrale doit être réglée avec une distance correspondante à celle préconisée par le constructeur de la voile que vous utilisez. Reportez-vous au manuel de votre voile.

Trop écartée, elle augmente le débattement en roulis mais diminue le risque twist.

Trop serrée, elle favorise les twists et diminue le débattement en roulis.

h) Contrôle du Roulis

Nous utilisons 2 systèmes en fonction des sellettes : en V ou ABS classique.

En V sangle (H) : les cuissardes partent du centre de la planche entre les jambes et viennent se fixer à proximité du point d'ancrage. Ils sont réglables en longueur.

Plus ils sont serrés, plus la sellette est stable ; moins ils le sont et plus la sellette est instable.

La stabilité de la sellette est dans ce cas indépendante de l'écart ventral. (fig. 9)

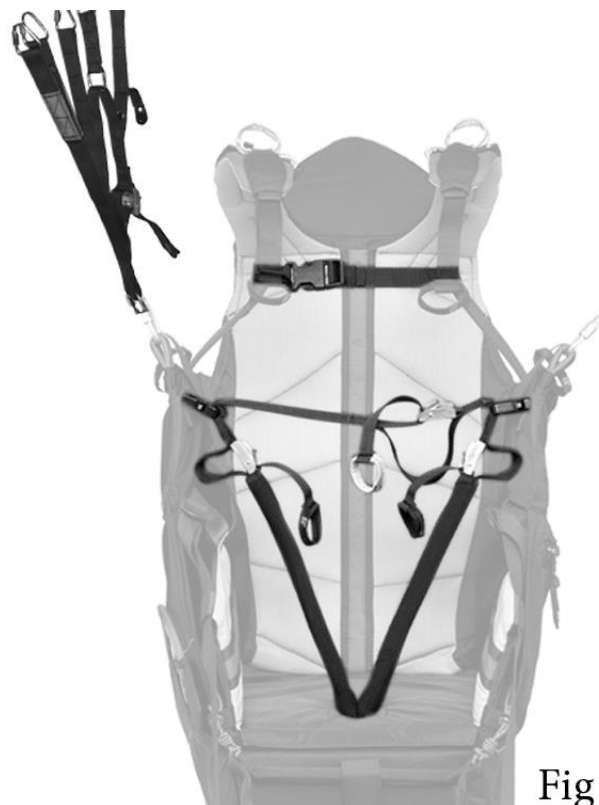


Fig 9

ABS sangle (L) : 2 sangles partent de l'extérieur des cuisses pour s'ancrer sur la sangle ventrale à environ 10 cm de la sangle principale. (fig. 10)



Fig 10

En serrant la ventrale, les angles entre les sangles changent, la stabilité augmente, mais au détriment du risque de twist.

Nous recommandons l'utilisation des sangles en V du niveau débutant jusqu'au pilote confirmé.

Les pilotes confirmés et les compétiteurs peuvent avoir le niveau pour utiliser des ABS normaux ainsi que des sellettes sans ABS.

Hauteur du point d'ancrage et largeur de planchette

Plus le centre de gravité est éloigné de la sangle d'appui dorsal, plus votre sellette est stable. (ne pas confondre avec l'endroit où l'on glisse le maillon principal qui donne une fausse et stupide hauteur d'ancrage).

Plus votre planchette est étroite plus votre sellette est stable.

La Kanibal Race vous permettra d'ajuster avec précision la hauteur de point d'ancrage pour en faire une sellette « sur mesure ». (fig. 1 et 5) sangle (I)

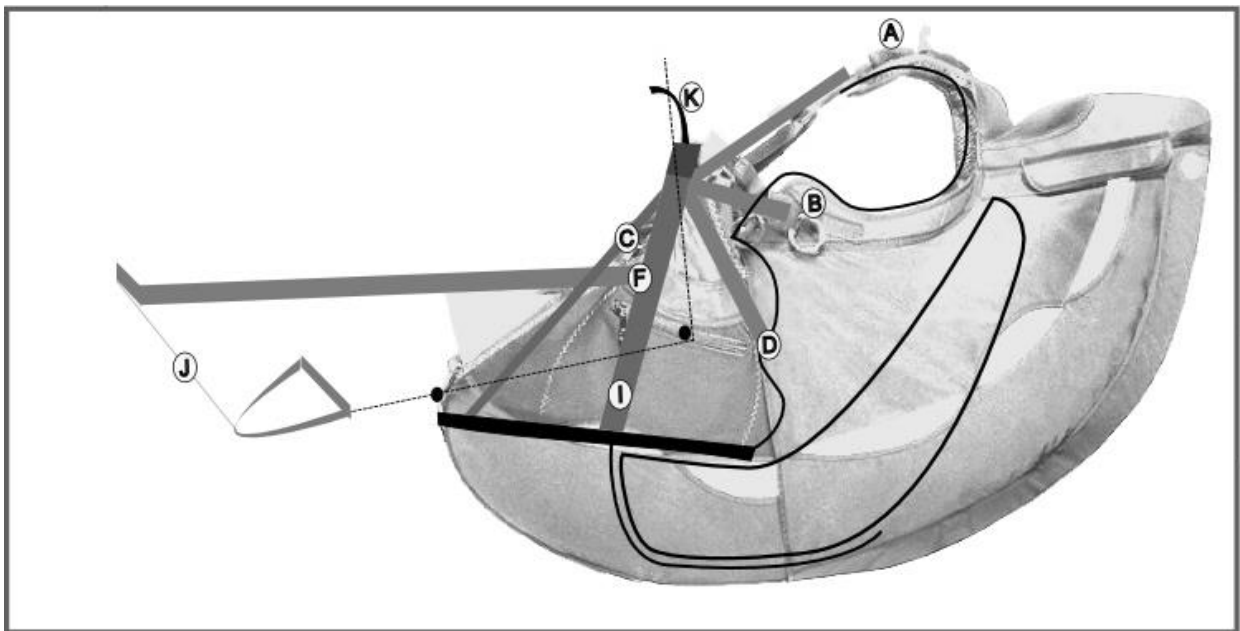
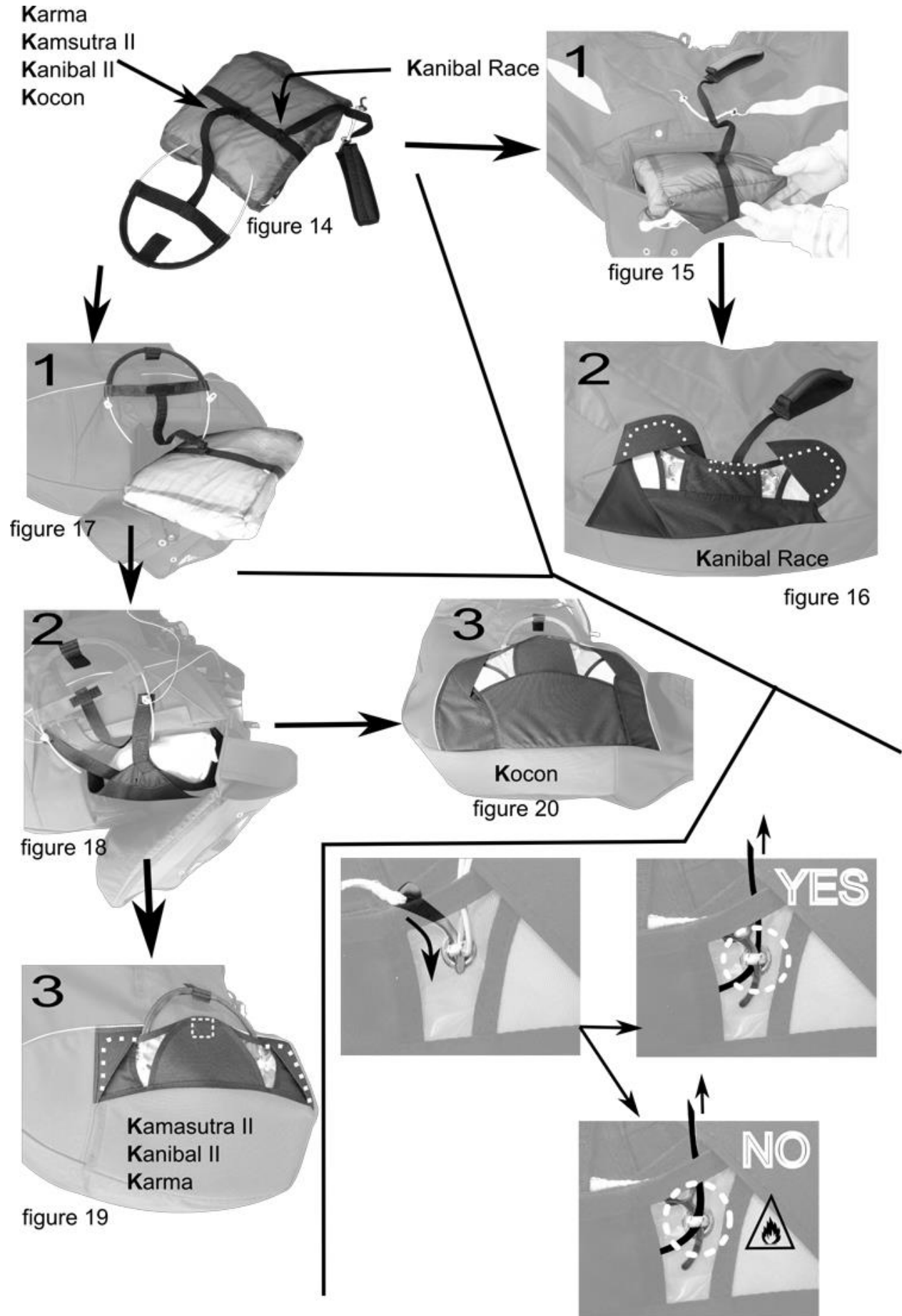


fig 1



Fig 5

2) Parachute de secours (types de poignées, connexions pod, sens du secours dans la poche)



2.1 Poche dorsale (montage et extraction). Poignée avec deux aiguilles métalliques. (fig. 14, 15, 16)

Faire attention à ce que la sangle de liaison secours/pod n'empêche pas le bon fonctionnement de l'extraction du secours.

Idéalement, la poignée de secours est reliée au pod à son extrémité.

La liaison est placée contre le dos du pilote pour favoriser l'extraction.

Les suspentes du secours sont placées vers l'extérieur, côté sol.

Ne pas oublier d'enclencher les deux petits volets.

L'extraction se fait avec un mouvement vers l'extérieur droit en tendant le bras à la perpendiculaire. Il faut extraire dans l'axe de la sortie du tiroir.

2.2 Poche sous planchette (montage et extraction) (figure 14, 17, 18, 19)

Poignée avec deux aiguilles en fil plastique.

La poignée de secours est reliée au pod au centre du pod.

Elle est placée contre le dos du pilote pour favoriser l'extraction.

Les suspentes du secours sont placées vers l'extérieur.

La forme particulière de la poignée tolère très bien des liaisons pod/poignée trop courte, sans bloquer pour autant le déverrouillage des aiguilles.

Ne pas oublier d'enclencher les deux petits volets.

L'extraction se fait avec un mouvement vers l'extérieur droit en tendant le bras à la perpendiculaire. Il faut extraire dans l'axe de la sortie du tiroir.

2.3 Poche ventrale (montage et démontage)

Se reporter à la notice explicative de la poche dorsale concernée et fournie par le fabricant.

2.4 Liaison du secours à la sellette : (figure 11 et 12)



Fig 11

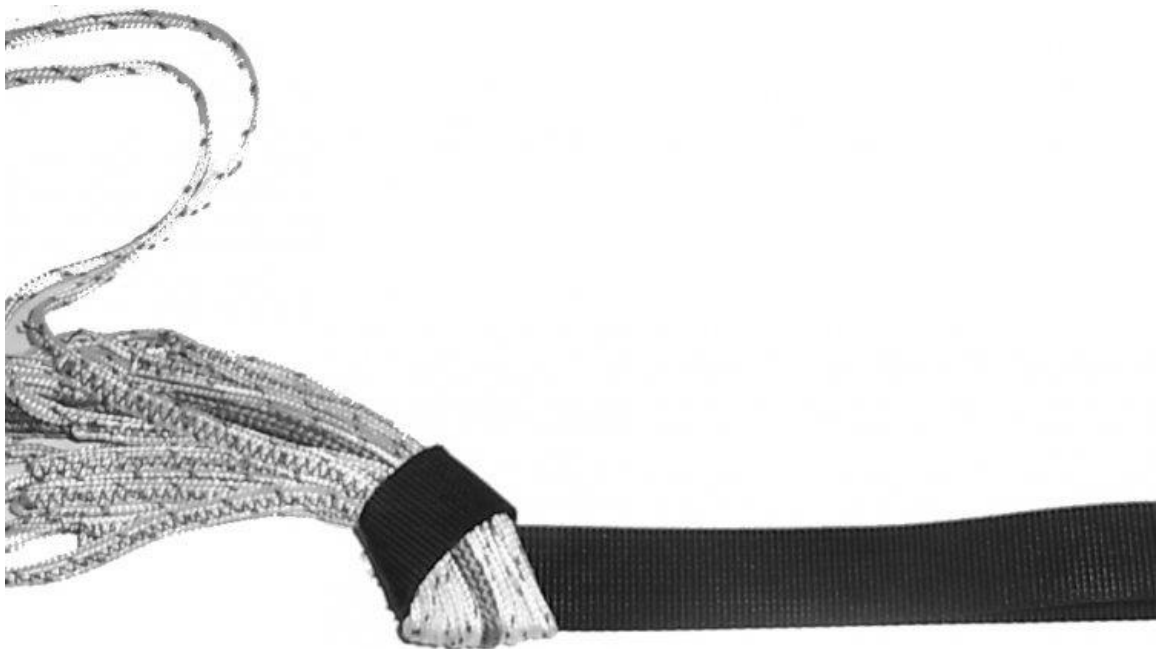


Fig 12

- Utiliser les élévateurs de parachute de secours fournis avec votre sellette.
- La connexion peut se faire en montant les suspentes du parachute de secours dans la boucle centrale de l'élévateur de secours avec une tête d'alouette, ou en utilisant un maillon rapide (diamètre du fil : 0.7 cm).
- Ne pas utiliser de connexion en tête d'alouette s'il n'y a pas une boucle cousue au centre de l'élévateur de secours. Dans ce cas, utiliser un maillon 7 mm
- Si vous utiliser un maillon de 7 cm, il est préférable de le bloquer et de canaliser les suspentes dans le bon sens de traction à l'aide d'un élastique ou de scotch.

3) Visite pré-vol

3.1 Parachute de secours

Avant chaque décollage :

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

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

3.2 Réglages

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

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

Particulièrement l'appui dorsal.

3.3 Protection dorsale

- La Kuik est livrée avec une petite protection de 12cm amovible qui s'insère par la poche arrière dans un compartiment sous cutale.
- Les Kamasutra II, Kanibal II et Kanibal Race sont maintenant livrées avec le combo 10+7 et sont certifiées LTF avec celui-ci.

- La Karma II est équipée du système Krashbox, composé d'un airbag permanent sous les fesses et d'un volume gonflable dans le dos. La structure mousse du crash box s'insère par la poche arrière dans le compartiment sous les fesses et y est fixée par 5 velcros. Pensez à bien refermer le zip de la cloison dorsale pour une efficacité optimum du système. Pour un bon fonctionnement du volume dorsal, le zip de la poche dorsale se verrouille par un système de velcros. L'écope permettant de le gonfler est rétractable. Pensez à la mettre à plat lors du pliage et à la remettre en place avant chaque décollage ! Pour un bon fonctionnement de l'airbag, mettez le sac de la voile dans la poche prévue à cet effet, et non pas en vrac dans le dos de la sellette.

Ne pas utiliser une protection dorsale qui n'est pas livrée avec la sellette.

La protection dorsale doit être logée et fixée dans la sellette à l'emplacement prévu à cet effet de manière à mieux fonctionner dans les chocs latéraux. Encore plus particulièrement sur les sellettes à cocon.

3.4 Accélérateurs

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

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

Faites particulièrement attention si vous prêtez votre sellette.

3.5 Cale pieds

Un cale pied bien réglé va vous aider à entrer dans la sellette.

Il suffit pour cela de décoller très en avant sur la ventrale, de regarder droit dans les yeux son cale pied et d'y poser les pieds !

Trop long il pourrait s'emmêler dans vos pieds et vous faire trébucher...

4) Décollage

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

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

4.1 Pour les sellettes à ancrage en V : Kruyer, Kairn, Kuik, Karver, Karma, Karma II, Kamasutra II.

Enfilez les épaules, vérifiez que les cuisses ne sont pas torsadées, puis refermez les boucles automatiques de la sangle en V sur les boucles automatiques situées à proximité du point d'ancrage.

Refermez la boucle plastique de poitrine (sifflet incorporé), et connectez votre cockpit porte instruments, votre ballast porte instrument ou votre container parachute de secours ventral en respectant les préconisations de son constructeur.

A chaque fois que vous enclenchez une boucle automatique, vérifiez qu'il n'y a pas d'obstacle coincé entre la partie mâle et femelle ; tirez franchement dessus pour vérifier qu'elle est correctement fermée.

A partir du moment où une boucle est refermée, une jambe est prise et vous ne pouvez plus tomber de votre sellette.

4.2 Cas particulier pour la Sellette Kairn :

Il faut enfiler les cuissardes en prenant soin de ne pas s'emmêler les pieds dans les sangles d'épaules. Les sangles d'épaules s'enfilent après. Il ne reste plus qu'à fermer la ventrale avec la boucle à imbriquer.

4.3 Cas particulier pour la Sellette Karver :

Attendu qu'il n'y a pas de sangle d'épaule, il faut saisir la Karver par sa ceinture, l'ajuster fermement à la taille via la boucle à imbriquer siglée **K** de manière à ce que la sellette ne glisse pas. Il reste ensuite à attacher les sangles de cuisse via les boucles automatiques en s'assurant que le taquet rouge verrouille bien la boucle.

4.4 Cas particulier pour la Sellette Karma II :

De série, la Karma II arrive avec un anti-oubli reliant l'ancrage au maillon droit. Ce montage nécessite d'enfiler la jambe droite pour endosser la sellette. Il garantit l'impossibilité de tomber de la sellette même si aucune boucle n'a été verrouillée.

Si le système est jugé trop contraignant, il est démontable à vos risques et périls.

4.5 Pour les sellettes à ancrage classique avec ou sans ABS :

Enfilez les épaules, vérifiez que les cuisses ne sont pas torsadées, puis enclenchez les boucles automatiques des cuissardes l'une après l'autre ; enclenchez les boucles automatiques de votre porte instruments à ventrale intégrée ou de votre ventrale amovible avec ABS.

Refermez la boucle de poitrine.

A chaque fois que vous enclenchez une boucle automatique, vérifiez qu'il n'y a pas d'obstacle coincé entre la partie mâle et femelle ; tirez franchement dessus pour vérifier qu'elle est correctement fermée.

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

Astuce : Charger votre ventrale avec les abdominaux évite à la sellette de remonter dans votre dos ; en l'air, une fois les abdominaux en équilibre sur la ventrale, vous n'avez plus qu'à vous laisser basculer en arrière pour tomber directement au fond de la sellette.

Être en équilibre sur les abdominaux vous permet aussi de mieux voir votre cale pied ou cocon et d'y placer le pied facilement.

Il est parfois nécessaire de tortiller un peu des fesses pour bien se caler au fond de la sellette.

4.5 Cocon

Le chaussage du cocon est plus aisé lorsqu'un seul ou aucun volet n'est fermé au décollage.

Il est aisé de le fermer un peu plus tard dès la première transition calme par exemple.

5) Le vol

Chaque phase de vol à sa position de prédilection :

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

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

En cas d'aérogologie 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, appui bref sur l'angle avant de la planchette, déhanchement, croisement des jambes en appuyant sur le cale pied côté intérieur au virage, création de roulis inverse pour tourner à plat etc.

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

6) Atterrissage

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

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

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

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

Sortez très tôt les pieds du cocon, ouvrez le volet gauche pour plus de facilité, lâchez votre cale pied et préparez-vous à amortir l'effet du gradient avec les jambes et non la protection dorsale !

7) Utilisation au treuil : (figure 2)

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

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

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

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

8) Pratique du biplace

Toutes les sellettes Kortel Design peuvent être utilisées en vol biplace comme passager ou pilote.

En revanche, aucune sellette solo ne peut accepter le volume d'un parachute de secours biplace. Seule la Karver peut être équipée en option d'un container pour parachute biplace.

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

Il est important de vérifier que la protection dorsale de la sellette utilisée en passager ne gêne pas le pilote, et d'y adapter le choix des écarteurs.

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

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

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

10) Protections latérales

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

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

11) Accélérateurs

11.1 Généralité

Seule la Kanibal Race est livrée avec un accélérateur 3 barreaux.

Cette sellette (ainsi que la Kanibal II avec option cocon) est prévue pour laisser aller l'accélérateur sous le plateau ; ainsi le débattement en est augmenté de 10 cm !

Chaque pilote pourra ajuster l'écart entre les barres pour optimiser les performances de son aile.

Il est possible de raccorder son accélérateur avec un maillon, des crocs fendus, ou avec une tête d'Alouette (technique de connexion des kites) (figure 13).



fig 13

Cette dernière solution offre l'avantage de ne pas perdre de débattement par la longueur des crocs ou autres petits mousquetons.

Au décollage, vous pourrez fixer le deuxième barreau dans la mâchoire en velcro qui se trouve à l'avant de la poche secours ; votre accélérateur sera légèrement relevé et vous évitera d'être gêné si il est relié au cale pied par un petit élastique livré avec votre sellette. (fig. 1)

Danger

Si votre accélérateur est réglé trop court, votre voile peut se retrouver accélérée en permanence !!!!

11.2 Pilotage

Sans cale pied ni cocon, on peut encore accélérer avec les deux pieds ; le réglage de l'accélérateur est dans ce cas parfaitement symétrique.

Avec le cocon, nous sommes obligés d'accélérer avec un seul pied ! L'autre servant à maintenir le cocon tendu. Dans ce cas, la sellette se déforme et a tendance à tourner. Pour aller droit il suffira de régler son accélérateur plus ou moins dissymétrique.

En cas de fermeture de votre aile, il est impératif de relâcher totalement votre accélérateur :

NB. Attention aux chaussures à crampons.

12) Accessoires et options

12.1 Cocon

Un cocon amovible est disponible pour les Kanibal II et Kamasutra II.

Les explications de montage sont disponibles sous forme de reportage photo.

En l'air, le cocon a des avantages et des inconvénients ; pour faire votre choix en toute connaissance de cause, nous vous invitons à lire « réflexion sur le vol cocon ».

12.2 Cockpit

2 modèles :

- Le Kockpit porte instrument s'adapte sur tous les modèles de sellettes grâce à sa connexion dans les maillons principaux.

Inversement, tout cockpit équipé d'un dispositif identique peut s'adapter sur les sellettes **Kortel Design**.

Sur les sellettes **Kortel Design**, une petite sangle 20 mm (K) fixée à côté du maillon (figure 1) permet de laisser à demeure la boucle mâle du Kockpit.

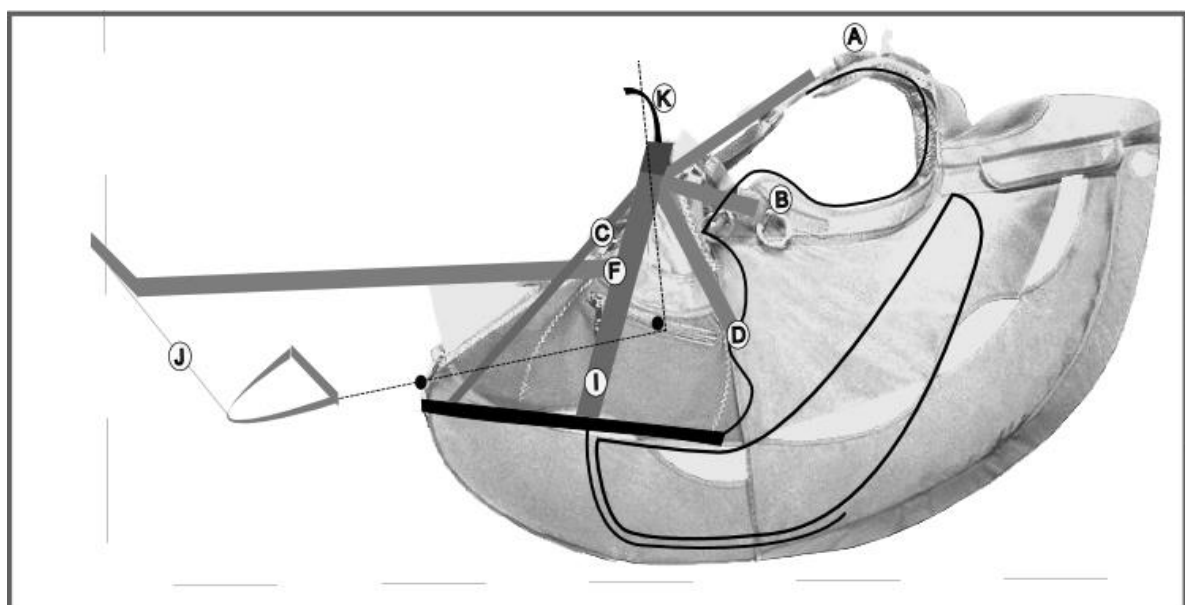


fig 1

Cette petite sangle, n'existe pas sur les sellettes Kanibal II, Kanibal Race, Kuik et Kairn

- Le Kockpit à ventrale intégrée est lui réservé aux Kanibal II et Kanibal Race.

Il se fixe avec les deux boucles automatiques et sert de ventrale.

Dans cette utilisation, la sellette est dépourvue de système d'amortissement du roulis.

En cas d'oubli du Kockpit, il est déconseillé de voler.

12.3 Ventrale amovible

Réservée à la Kanibal II et Race.

Pour les pratiques où le cockpit n'est pas nécessaire (soaring, SIV, à ski, voyages....)

Vous pouvez remplacer votre cockpit par une ventrale amovible.

Elle permet aussi, en connectant les sangles d'ABS sur la sellette d'obtenir un amortissement du roulis non négligeable. (fig.10)



Fig 10

12.4. Ballast

Les poches ballast se fixent de la même manière que les Kockpits : soit directement en ceinturant le maillon principal de la voile, soit en utilisant la sangle 20 mm (K) fixée à côté du maillon (fig.1)

12.5. Kontainer

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

12.6. Poche secours biplace pour Karver

La Karver est adaptée à la pratique du biplace en tant que pilote. Il est possible d'y adjoindre un container dorsal amovible pour le secours biplace. Les instructions de montage sont livrées avec la poche.

13) Planchette bois et carbone

En cas de rupture de votre planchette, vous pouvez la changer vous-même.

Pour cela, chaque sellette a sa spécificité. Reportez-vous aux reportages photos sur notre site Internet dans la rubrique : « support technique ».

Il est très important de repasser les sangles aux bons endroits.

Le bord des planchettes carbone doit être impérativement protégé par un scotch épais pour ne pas altérer les sangles et le tissu à l'intérieur de leur logement.

Ce point de détail doit être vérifié régulièrement.

14) Entretien, réparation, lavage, révision

14.1 Révision

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

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

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

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

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

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

14.2 Réparations

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

14.3 Lavage

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

Puis la faire sécher dans un endroit sec et aéré.

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

Ne lavez pas la protection dorsale, ni la planchette !!!

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

14.4 Stockage

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

Évitez de comprimer la protection dorsale.

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

14.5 En cas d'amerrissage

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

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

14.6 En cas d'atterrissage violent

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

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

Vérifiez que votre planchette n'est pas cassée.

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

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

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

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

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

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