



OZONE

YOUR WING IS HERE



TRUE

REF



CONTENTS



Manual de Vol	2 > 13
Materiaux	14
Schema Suspentes	15
Elévateurs	16
Donnees Techniques	16

PERFORMANCE



Merci d'avoir choisi de voler avec Ozone.

L'équipe Ozone, constituée de passionnés de vol libre, se consacre à la fabrication d'aile agiles, de la meilleure qualité avec un design et des performances d'exception. Toutes nos recherches et développements sont concentrés à la création du meilleur compromis maniabilité/performance/sécurité. L'équipe de développements est basée dans le sud de la France, à proximité des sites de Gourdon, Monaco et Col de Bleyne qui nous garantissent plus de 300 jours volables par an. C'est un atout incontestable pour la mise au point de la gamme Ozone.

Si vous avez besoin de plus d'informations au sujet d'Ozone, de la Mantra R10 ou de n'importe quel produits, allez faire un tour sur www.flyozone.com ou contactez directement votre revendeur ou n'importe qui d'entre nous ici à Ozone.

Il est crucial de prendre le temps de lire entièrement ce manuel. Il contient d'importantes informations que vous avez besoin de connaître avant de voler sous votre Mantra R10, en particulier les paragraphes marqués par le symbole .

Que votre saison à venir soit couronnée de succès.

Bons vols
L'équipe Ozone





ACTION!!

La Mantra R10 est un parapente de class Open. Il a passé avec succès les tests en charge mais il n'est pas certifié EN ou LTF. Il ne devrait uniquement être utilisé par des pilotes très compétents et très expérimentés. Ne voler pas avec cette aile si vous n'êtes pas expérimenté ou pas habitué aux caractéristiques de vol d'une aile performante de grand allongement.

Tous les sports aériens sont potentiellement dangereux et présentent des risques d'accidents dont les conséquences peuvent entraîner des blessures et des traumatismes graves voir mortels. En tant que propriétaire de ce parapente Ozone, vous assumerez tous les risques liés à son utilisation. Une utilisation inappropriée et ou un mauvais entretien de votre matériel accroissent les risques.

En aucun cas le fabricant, l'importateur ou les vendeurs ne peuvent être tenus responsables quand à l'utilisation de ce produit.

Une visite prévol de tout votre matériel et cela avant chaque vol est indispensable. N'essayez jamais de voler avec un équipement abimé ou non adapté à votre expérience.

Volez toujours équipé d'un casque, de chaussures adéquates, de gants, et d'un parachute de secours.

Tout pilote doit avoir souscrit au minimum à une assurance en responsabilité civile aérienne.

Vérifier que l'ensemble aile, harnais, expérience, conditions aérologiques, état physique et mental soit cohérent et respecté avant chaque vol.

Accorder une importance toute particulière à l'endroit où vous allez voler ainsi qu'aux conditions météo. Si un doute existe abstenez vous de voler et de toute façon ménager vous d'importantes marges de sécurité.

Eviter de voler sous la pluie, la neige, dans du vent fort, en conditions très turbulentes et dans les nuages.
Le plaisir est le moteur de votre activité.

L'EQUIPE OZONE



Toute l'équipe Ozone est animée depuis le début par la même passion du vol libre et de l'aventure. Cette passion se retrouve dans notre quête de développer des parapentes Ozone encore meilleurs, plus sûrs et plus ludiques.

Dav Dagault est responsable de la conception des ailes. Il a acquis beaucoup d'expérience tant en compétition qu'en vol cross.

Russ Ogden est un pilote de compétition de très haut niveau et un ancien moniteur de parapente. On peut souvent le voir exécuter des séries des tests rigoureux sur les derniers prototypes.

Luc Armant, pilote de distance, a un passe de plombier. Il apporte son riche savoir et ses idées au 'design team' et il travaille en étroite collaboration avec Dav dans le design des voiles.

Au bureau, Mike Cavanagh surnommé "Le Boss" contrôle les cordons de la bourse. Matt Gerdes s'occupe de l'équipe des pilotes Ozone, de la promotion et des nombreux distributeurs. Karine Marconi et Jill Devine, nos comptables, vérifient si nous ne dépensons pas trop d'argent et nous aident dans nos taches administratives.

Notre usine de production au Vietnam est dirigée par Dr Dave Pilkington qui travaille sans répit sur la réalisation d'ailes et de prototypes ainsi que sur la recherche de nouveaux matériaux et techniques de fabrication pour nos produits futurs. Il est secondé par Khanh et dirige plus de 400 employés.

VOTRE MANTRA R10

L'objectif du projet R10 est d'offrir une voile de compétition plus accessible que la R09, tout en offrant un niveau de performance pour gagner. En utilisant les acquis des recherches HPP, la Mantra R10 offre un très haut niveau de performance, une haute vitesse maxi et une grande stabilité accélérée.

De très importantes améliorations ont été possibles sur la voile pour améliorer son état de surface grâce à l'utilisation d'un nouveau logiciel et d'une nouvelle technique de construction. La R10 est une voile particulièrement innovante tant au niveau du profil que de la forme de la voute. La nouvelle technique de construction a permis de gagner environ 800 grammes, de sorte que c'est la voile de compétition la plus légère du marché. Cette légèreté améliore la sécurité et le ressenti de la voile. L'équilibre des tensions a été spécialement calculé pour obtenir un très bon niveau de cohésion pour cet allongement. La R10 est plus compacte avec moins de mouvements de voiles. Elle bien plus facile à voler que la R09 et demande moins d'énergie au pilote qui peut davantage se concentrer sur ces décisions.

Par rapport à la R09, la trainée de suspentage a été réduite de 24%, qui se traduit directement par un gain en performance sans rien sacrifier sur la sécurité.

La voile est livrée avec de nouvelles poignées de frein incluant des émerillons

➤ Les freins

La longueur des drisses de frein a été finement ajustée. Si vous choisissez de la changer, respectez ceci:

- Ne réduisez pas la longueur des freins. Sinon la voile sera freinée en position accéléré, réduisant sa stabilité et performance.
- Assurez-vous que les deux freins sont de la même longueur.
- En remettant la poignée, vérifiez que la drisse passe toujours dans la poulie.
- Quand les poignées sont lâchées en vol, les suspentes de freins doivent très lâches afin de ne pas freiner la voile, y compris en position accélérée.

IMPORTANT: Dans le cas improbable de la rupture d'une drisse de frein ou du nœud de fixation, le parapente peut être dirigé jusqu'à l'atterrissage à l'aide des élévateurs C.

➤ Les élévateurs

La mantra R10 a été conçue en 3 élévateurs.

➤ Le PTV

La Mantra R10 a une plage de poids optimum. Etant très maniable, la voile reste maniable et confortable en bas de fourchette. Si vous êtes entre deux tailles ces informations pourront vous aider:

Si vous voulez plus de vitesse et de précision, et que vous volez généralement en montagne ou en conditions fortes, préférez la taille la plus petite. Si vous voulez un meilleur taux de chute ou si vous volez généralement en plaine ou en conditions faibles, préférez la taille la plus grande.

Vous pouvez toujours ajouter du ballast si les conditions sont plus fortes. N'oubliez la règle des 33kg pour les compétitions.

➤ La Sellette

Il est utile de vérifier la bonne symétrie de votre sellette. La ventrale doit être réglée à votre convenance entre 42 et 50cm entre axe de maillons.

➤ L'accélérateur

Pour installer votre accélérateur au sol, demandez à quelqu'un de tirer vos élévateurs en position de vol pendant que vous êtes assis dans votre sellette afin d'ajuster la longueur de votre accélérateur sous votre sellette.

L'accélérateur doit être suffisamment détendu pour ne pas tirer sur les élévateurs en vol normal, mais ne doit pas être trop long afin de pouvoir utiliser toute la course.

Une fois installé, testez votre système en l'air en conditions calmes. Réglez ensuite plus finement une fois au sol.

Pour vous familiariser avec votre aile et régler votre équipement, il est bon de faire du gonflage quelques vols courts en conditions calmes.

VOLS DE PRISE EN MAIN

➤ Préparation

Étaler votre voile à plat sur le sol en forme d'arc prononcé, le milieu de l'aile plus haut que les bouts. Étalez ensuite vos suspentes.

Soulevez vos élévateurs et démêlez toutes les suspentes. Soyez sûr qu'il ne reste aucune clef, aucun nœud.

Check list de décollage.

1. Parachute de secours. Aiguilles, poignées.
2. Casque attaché
3. Clips de sellette attachés
4. Maillons serrés
5. Élévateurs A et freins en main
6. Bord d'attaque bien ouvert
7. Bien aligné dans le vent
8. Espace dégagé et bonne visibilité

➤ Décollage

Votre Mantra R10 peut se gonfler face ou dos à la voile.

⚠ IMPORTANT: Il est plus facile de gonfler en ne prenant que l'élévateur A du milieu.

NOTE: Une fois correctement gonflée, la voile monte au dessus de la tête très rapidement. Entraînez vous et modifiez votre technique au besoin, surtout si votre voile précédente était plutôt lente au gonflage.

Décollage face à la pente par vent faible à nul

Assurez vous que la voile est posée bien à plat, bord de fuite vers le pilote. Si le bord de fuite est coincé sous la voile, le gonflage sera beaucoup moins facile.

Quand le vent est au plus favorable, avancez fermement sur quelques mètres avec les élévateurs A centraux en main. La Mantra R10 commence à gonfler immédiatement. Freinez là très tôt pour ne pas qu'elle vous dépasse.

Une fois la voile bien gonflée au dessus, accélérez et décollez.

Décollage face à la voile par vents faibles à forts

Étalez votre voile de la même façon que précédemment. Commencez par une pression franche en arrière puis préparez vous à freiner la voile très tôt.

Par vent plus fort, préparez vous à courir vers la voile pendant qu'elle gonfle de façon à ce qu'elle monte moins rapidement. Le gonflage face voile peut être également fait facilement par vent très faible voir nul.

IMPORTANT: Ne décollez pas si votre aile n'est pas bien gonflée ou si vous n'êtes pas bien en contrôle du tangage et roulis.

➤ Virage

La Mantra R10 a une pression dans les commandes relativement faible et a des réponses très rapides. Le temps de vous familiariser avec votre nouvelle aile, soyez graduel et progressif dans vos premiers virages. Trop de frein en départ de virage cause un départ en roulis excessif qui pourrait dégrader le rendement en thermique.

➤ Trims

Chaque élévateur comporte deux différents trims. Celui du bas (trim 1) et celui du haut (trim 2). Les trim1 sont utilisés pour ralentir la voile en thermique ou pour régler la vitesse bras haut. La position neutre est marquée par une ligne blanche sur la sangle de trim. Elle correspond à une longueur d'élévateur identique pour tous les maillons. Le taux de chute est meilleur en ralentissant la voile. L'effort dans les freins est beaucoup plus faible également. La mania-bilité est moindre.

Il est également possible de monter en thermique avec une position de trim asymétrique. Cela peut vous aider à trouver votre équilibre entre maniabilité, rendement et pression de la commande. Pour cela, trimmez l'aile intérieure et laissez l'aile extérieure au neutre.

Pour augmenter votre vitesse, vous pouvez relâcher les deux trim, cela a exactement le même effet sur la voile que l'accélérateur. Cependant, Ozone recommande fortement d'accélérer la voile en utilisant uniquement l'accélérateur et en laissant la voile trimé au neutre ou plus lent.

IMPORTANT: ne pas voler détrimé en conditions turbu-lentes.

Les trim du haut (trim 2) contrôlent la quantité de « réflexe » (Cm +) de votre profil en vol accéléré. Bras haut, trimé au neutre ou plus lent, la position des trims 2 n'ont aucune action sur la voile. Ils n'agissent qu'en position accélérée.

Pour privilégier le plané en vol accéléré, gardez les trim2 en position trimée (tirés). Pour privilégier la stabilité en vol accéléré, détrimez

(lâchez) les trim2.

IMPORTANT: Ne volez pas en conditions turbulentes avec les trim en position plus rapide qu'au neutre.

➤ L'accélérateur

Augmentez votre vitesse en utilisant l'accélérateur. Attention, la course de l'accélérateur est très courte comparée à des voiles ordinaires. La vitesse acquise au premier barreau est déjà très rapide. Préparez vous à éventuellement rallonger votre système. Au premier barreau la voile reste très stable et ne dégrade que très peu ses performances. Accélérée à fonds, la voile est très rapide mais moins stable et moins solide et les performances sont nettement moins bonnes. N'utilisez la vitesse maximum (les poulies se touchant, trim au neutre) qu'en conditions très calmes.

IMPORTANT: Ozone recommande fortement de ne pas détrimer la voile plus rapide qu'au neutre en utilisant l'accélérateur. N'essayez surtout pas d'accélérer à fond avec une position de trim plus rapide qu'au neutre. Vous iriez jusqu'à la fermeture, y compris en conditions très calme.

➤ Pilotage actif

Pour minimiser les risques de fermetures en conditions turbulentes il est essentiel de piloter activement.

Volez en appliquant un petit peu de frein (approx. 20cm) vous donnera la quantité nécessaire de feed-back de votre aile. Les actions peuvent être symétriques ou non pour maintenir une pression constante dans l'envergure de votre voile. Ces ajustements subtils permettent au parapente de voler en souplesse et de rester au dessus de vous.

Evitez de maintenir longtemps beaucoup de frein en conditions turbulentes afin de garder un meilleur contrôle sur la voile et de ne pas risquer de la décrocher. Cherchez à toujours garder de la vitesse.

IMPORTANT: Aucun parapente ni aucun pilote n'est à l'abri de fermetures. Quoi qu'il en soit, un pilotage actif réduit

les tendances aux fermetures. Quand les conditions sont turbulentes, soyez plus actif et anticipez les mouvements de votre voile. Soyez toujours vigilant à votre altitude et ne surpilotez pas. Gardez toujours vos freins en main. Ne voler pas en conditions très turbulentes.

TECHNIQUES DE DESCENTE RAPIDE

➤ Les oreilles

Les Oreilles augmentent le taux de chute tout en permettant de garder de la vitesse horizontale. Pour faire les oreilles, gardez vos freins en main et tirez sur la suspente A extérieur + la suspente de stabilo, de chaque coté, une après l'autre.

N'utilisez les freins que pour aider à réouvrir les Oreilles, si nécessaire. Pour vous diriger, utiliser l'action à la sellette.

Pour ré ouvrir vos oreilles, relâchez les suspentes. Si nécessaire, pour aider à la réouverture, donnez un petit coup de frein un coté après l'autre. Evitez de donner un grand coup de frein symétrique pour ne pas risquer d'induire un décrochage.

➤ Oreilles et accélérateur

Une fois aux Oreilles, vous pouvez augmenter votre taux de chute en accélérant.

N'essayer pas de faire les Oreilles en étant accéléré. Cela pourrait induire des fermetures trop importantes.

➤ Oreilles et 360

Il est possible de faire des 360 aux Oreilles mais la charges sur les suspentes centrales devient alors plus importante.

⚠ IMPORTANT: Ozone recommande de ne pas effectuer cette manœuvre.

➤ Descendre aux B

La descente aux B ne doit être effectué qu'en cas d'extrême urgence. Le décrochage au B est obtenu en tirant symétriquement sur les tous les élévateurs B.

Si vous tirez trop sur les élévateurs B, la voile peut se mettre en crevette et se déformer beaucoup.

Pour sortir d'un décrochage aux B, vous devez relâcher symétriquement et progressivement les élévateurs. La voile reprendra son vol sans autres actions nécessaires. Vérifier que vous avez bien de la vitesse horizontale vers l'avant avant de réutiliser vos commandes.

⚠ IMPORTANT: Nous ne recommandons pas d'utiliser la descente aux B sur la Mantra R10. Les turbulences peuvent rendre la voile instable dans cette configuration. La descente en 360 est une façon de descendre plus sûre.

➤ 360 engagés

La spirale ou 360 est la plus efficace des descentes rapides. Une fois engagé dans la spirale vous devez freiner légèrement à l'extérieur pour maintenir suffisamment de pression dans l'aile extérieure.

Une descente rapide à -8m/s ou plus est possible. Les forces centrifuges sont très importantes et désorientent facilement. Si vous perdez de la perception, ralentissez. Attention aussi à l'altitude.

Pour sortir de la spirale, replacez-vous au centre de la sellette puis relâchez doucement le frein intérieur. Pendant que la voile ralentie, continuez à la faire tourner pour dissiper l'énergie progressivement sans faire une ressource trop importante.

Préparez vous à devoir piloter la voile en sortie de spirale. N'essayez pas de sortir brutalement de la spirale, cela induirait une très forte ressource avec perte totale de contrôle.

IMPORTANT: La descente en spirale au delà de -8m/s est possible mais devrait être évitée. C'est une manœuvre dan-

gereuse qui fatigue inutilement la voile. Avec des voiles très performantes, les descentes en spirale causent une forte perte d'orientation du pilote. Ne faites pas cette manœuvre à proximité du sol.

INCIDENTS DE VOL

➤ Fermetures

Si vous avez une fermeture, votre priorité doit être de maintenir votre cap et de vous éloigner du sol ou des autres pilotes. Les fermetures asymétriques peuvent être contrôlées à la sellette et en appliquant suffisamment de frein pour maintenir votre direction. Cela devrait normalement permettre à la voile de se rouvrir. Tout en essayant de maintenir le vol droit, vous devez faire attention à ne pas décrocher la voile. Si vous ne pouvez pas arrêter la rotation sans décrocher, et que le sol est suffisamment éloigné, laissez la parapente tourner jusqu'à réouverture.

Si vous subissez une fermeture qui ne se rouvre pas spontanément, donner un long et profond coup de frein du côté fermé. Cette action peut être répétée toutes les 2 secondes. Si l'action est trop courte et trop rapide, elle est peu efficace. Si elle est trop longue, elle risque d'induire un décrochage.

Les fermetures asymétriques rouvrent normalement sans action du pilote. Cependant un coup rapide et symétrique de 15 ou 20 cm de frein peut aider à accélérer la réouverture et diminuer les risques de cravates. Ne laissez jamais vos bouts d'ailes aller l'un vers l'autre au cours d'une fermeture frontale, freinez suffisamment pour l'empêcher.

Si votre Mantra R10 subit une fermeture en vol accéléré, relâchez immédiatement votre accélérateur, remettez les trims au neutre (si détrimée) et contrôlez activement la voile.

➤ Cravates

La première solution pour sortir une cravate est de maintenir la direction de vol et de tirer sur la suspente de stabilo (la seule suspente gainée en rouge) jusqu'à défaire la cravate. Cette action est suffisante pour défaire la majorité des cravates. Des cravates plus importantes peuvent nécessiter une action profonde aux freins mais soyez vigilant à ne pas décrocher.

Si après plusieurs essais la cravate ne se défait pas, un décrochage (symétrique ou non) est la dernière solution. Cela ne doit être engagé qu'avec une grosse réserve d'altitude et suffisamment d'entraînement. Si la rotation s'accélère et que vous n'arrivez pas à la contrôler, jetez votre secours sans attendre.

➤ Parachutale

La R10 n'a pas de tendance à rester dans une phase parachutale, mais si cela arrivait, votre première réaction doit être de relever complètement vos deux commandes. Si rien ne se passe au bout de plusieurs secondes, assurez-vous que la voile n'est pas trimée à fonds et poussez un peu sur l'accélérateur.

Soyez certain que la voile est revenue en vol normal avec suffisamment de vitesse avant de freiner.

IMPORTANT: Quelques cm de frein peuvent garder la voile en parachutal. Pensez à relâcher vos tours de frein !

➤ Wingovers

La Mantra R10 n'est pas conçue pour le vol acrobatique. Les wingover ne devraient pas dépasser 90 degrés d'inclinaison.

ATTENTION: des wing-overs mal coordonnés peuvent entraîner des grandes fermetures asymétriques avec cravates. Évitez cette manœuvre près du sol.

⚠ SIV

La Mantra R10 est à la pointe de la performance et a été optimisée pour la compétition. Elle ne devrait être utilisée que par des pilotes très expérimentés et très compétents. A cause de la fixation très en arrière du profil des suspentes A, les fermetures provoquées ne sont pas représentatives des fermetures subites. Ozone recommande de ne pas faire de larges fermetures provoquées en tirant sur les A symétriquement ou asymétriquement. Il faudrait pour cela installer des suspentes supplémentaires plus en avant spécialement dédiées à effectuer des fermetures.

PRECAUTIONS GENERALES

⚠ Rangement

Pour prolonger la vie de votre voile et garder les renforts plastiques en bonne forme, il est très important de prendre grand soin dans le pliage de la voile.

Ozone recommande fortement d'utiliser un pliage en accordéon exactement comme présenté sur les photos, de façon à ce que toutes les nervures soient regroupées côte-à-côte sans avoir à plier les renforts plastiques. L'usage du Saucisse pack Ozone rend le pliage plus aisé.

Step 1. Posez votre voile en boule sur le sol ou sur votre Saucisse pack si vous en avez un. Il est préférable de commencer par une voile en boule car cela réduit l'abrasion de l'extrados par frottement sur le sol au niveau des renforts plastiques.



Step 2. Grouper les renforts de bord d'attaque avec les pattes A alignées.



Step 3. Sanglez le bord d'attaque. Notez que le parapente n'est pas regroupé en deux parties mais en une seule, d'un bout d'aile à l'autre. C'est très important pour ne pas tordre les renforts plastiques des cellules centrales.



Step 4. Groupez les nervures du milieu d'aile, en rassemblant les pattes B.



Step 5. Fermez le zip sans coincer du tissu ou des suspentes



Step 6. Faites le premier pliage au bout des renforts avants. Ne pas plier les renforts plastiques. Replier en 3 autour du bord d'attaque.



IMPORTANT: N'étalez pas votre voile à plat sur le sol avant de la regrouper en accordéon, cela risquerait à la longue de causer des dommages par abrasion sur le tissu de l'extrados, au niveau des renforts plastiques. Toujours rassemblez sa voile en bouchon avant de commencer le pliage en accordéon du bord d'attaque.



=



Important: ne repliez pas votre voile en deux par le milieu mais regroupez toute la voile en accordéon complet d'un bout d'aile à l'autre avant de la rentrer dans le sac.



=



➤ Suspentes

La Mantra R10 a été optimisée pour un maximum de performance. Le suspentage neuf résiste à une très forte charge et a passé le test en charge physique et théorique. Cependant, du fait de la nature des matériaux, du diamètre très fin et du nombre réduit de suspente, il est vital de prendre le maximum de précaution.

⚠ NOTE: Nous recommandons de changer le suspentage après 150 heures.

Précautions :

- NE PAS trainer votre voile le long du sol vers une autre position du décollage. Cela peut endommager les suspentes et la voile. Rassembler votre voile en boule et soulevez là pour la transporter.
- NE PAS ouvrir votre voile par vent fort sans avoir démêler les suspentes d'abord. Cela peut abîmer les suspentes.
- NE PAS marcher sur la voile ou sur les suspentes. Ne laisser personne le faire !
- NE PAS gonfler à répétition votre voile en la laissant retomber violemment. Surtout sur des sols abrasifs. Essayez d'avoir un mouvement doux et d'avancer vers la voile pour la reposer.
- NE PAS laisser retomber votre bord d'attaque contre le sol ! Cette erreur contraint à de violents efforts toute votre voile et ses coutures et peut même provoquer la déchirure des nervures.
- Une pratique intensive du gonflage en vent fort, du vol en atmosphère saline, en milieu agressif (rocher, sable, vent) accentue le vieillissement.
- Changer votre suspente de frein dès qu'une usure de la gaine est visible.

IMPORTANT : Il est recommandé de vérifier régulièrement votre voile, surtout après un usage intensif, après un incident ou après une longue période de stockage. Changez votre suspentage tous les 150 heures de vol.

- Rangez toujours votre équipement de vol dans un lieu sec, pro-

tégé de la forte chaleur. Votre voile doit être sèche avant d'être repliée. Chaleur et humidité sont les pires facteurs de vieillissement des tissus (ranger un parapente humide dans votre voiture exposée au soleil d'été est un terrible exemple).

- Sécher votre voile à l'abri du soleil. Ne pas utiliser de sèche-cheveux.
- Si vous vous posez dans l'eau salée, vous devez rincer votre voile abondamment à l'eau douce puis la faire sécher.
- Faites attention à ce qu'aucun insecte ne soit dans la voile avant de la plier. Ils pourraient manger une petite partie de tissu. Ils peuvent également libérer des matières acides qui attaquent le tissu.

➤ Nettoyage

Toute forme de frottement risque d'endommager l'enduction du tissu. Nous recommandons pour nettoyer d'éventuelles saletés sur votre aile, de n'utiliser qu'un chiffon doux imbibé d'eau douce et de procéder, sans appuyer fortement, par petite surface.

Ne jamais utiliser de détergent.

➤ Réparation

Il est conseillé de vous adresser à un spécialiste agréé par Ozone. N'oubliez pas qu'une mauvaise réparation peut causer plus de mal que de bien.

Si la déchirure est de faible taille, vous pouvez entreprendre de la réparer vous-même. Vous trouverez dans le dit de réparation les matériaux nécessaires à cela.

Pour un accroc sur le tissu Porcher, utiliser du ripstop autocollant.

Quand vous découpez une rustine autocollante, penser à faire un recouvrement large autour de la déchirure et arrondissez les bords de la rustine.

Vous pouvez trouver plus d'information à propos des réparations sur le site web Ozone.

Toute suspente qui est visuellement abîmée doit être remplacée. Il

est important que le remplacement soit fait avec le même matériau, le même diamètre et la même longueur. Vous pouvez vérifier la longueur en utilisant la suspente symétrique sur l'autre côté de la voile. Une fois la suspente remplacée faites un gonflage pour vérifier votre voile avant de décoller. Si vous n'avez pas accès à un revendeur Ozone, vous pouvez commander vos suspentes en ligne sur www.flyozone.com

REVISION

La Mantra R10 comme tout autre engin volant nécessite d'être inspecté régulièrement.

Votre voile devrait être inspectée par un professionnel qualifié tout les 80 heures ou 12 mois puis tous les ans. Le professionnel devrait informer de l'état de votre parapente et de ce qui devrait être remplacé avant la prochaine révision.

Le vieillissement de la voile et des suspentes étant différent, le changement partiel ou complet du suspentage est envisageable au cours de la vie du parapente. D'où l'importance de la révision qui détaille le niveau d'usure de chaque composant de votre aile.

Vous êtes responsable de votre matériel, prenez en soin et une inspection visuelle régulière (lors du pilage par exemple) vous permet d'en suivre l'évolution. Soyez aussi attentif aux changements de comportement en vol de votre aile. Faites inspecter votre aile si vous remarquez un changement de comportement en vol.

⚠ IMPORTANT: Le suspentage doit être remplacé tout les 150 heures de vol.

IMPORTANT: Prenez garde à votre matériel et accordez-lui les bonnes périodes d'inspection. Cela vous assurera de longues heures de vol serein.

Plus de détails peuvent être trouvés ici: www.flyozone.com

TREUIL

La Mantra R10 peut être utilisée au treuil. Le pilote est responsable pour utiliser l'équipement de sellette et dispositif de largage adapté et de s'assurer qu'il est correctement entraîné à cette pratique avec ces équipements. Le pilote et le treuilleur doivent être qualifiés pour le treuillage, utiliser du matériel certifié, et s'assurer que les règles de treuillage sont respectées.

Avant le treuillage vous devez être certain que votre parapente est complètement ouvert au dessus de vous. Dans chaque cas, la force maximale de treuillage doit correspondre au poids du pilote.

⚠ MODIFICATION

Votre R10 a été conçue, fabriquée et réglée dans les règles de l'art afin de parvenir au meilleur compromis performances/maniabilité/sécurité. Nous vous déconseillons fortement d'entreprendre toutes modifications.

Ne modifiez votre voile sous aucun prétexte.

QUALITE OZONE

La qualité de nos produits est un paramètre que nous prenons très au sérieux, et nous mettons tout en œuvre pour que nos produits sortent de notre usine de fabrication, respectant les plus hauts standards de qualité. Chaque ailes fabriquée doit passer une série de contrôle plus strictes les uns que les autres, et tous les éléments qui la compose peuvent être suivis individuellement. Nous sommes toujours intéressés par des retours d'informations à propos de nos produits et nous voulons offrir le meilleur service possible à nos clients. Nous proposons de prendre en charge tous problèmes qui ne seraient pas causés par l'usure normale des matériaux, ni les avaries liées à un mauvais entretien ou liées à une utilisation non conforme

au cahier des charges de la Mantra R10. Si vous avez un problème avec votre aile, contacter votre revendeur Ozone qui trouvera la solution la plus appropriée. Si vous n'arrivez pas à contacter votre revendeur, vous pouvez nous contacter directement à info@flyozone.com.

CONSEILS GENERAUX

La sécurité est cruciale dans notre sport. Pour être en sécurité, nous devons être entraîné et en alerte. Pour cela, nous devons voler aussi régulièrement que possible et être entraînés aux procédures d'urgence. Si vous manquez d'entraînement, vous vous exposez à davantage de risques.

Si vous revendez votre Mantra R10 rappelez-vous que cette voile n'est adaptée qu'aux pilotes très expérimentés et très compétents. Les pilotes sans l'expérience et l'habilité nécessaire au pilotage de voile performante de grand allongement ne devrait pas être encouragés à voler avec ce parapente.

Prenez soin de votre matériel et respectez les périodes d'inspection. C'est particulièrement important pour vos suspentes. Toute suspente endommagée devrait être remplacé et le suspentage entier devrait être remplacé après 150 heures de vol.

Pour finir, respectez toujours l'environnement. Il a généralement bien plus de puissance que nous l'imaginons.

Bons vols sous votre Mantra R10.

L'équipe Ozone

MATÉRIAUX DE FABRICATION

Toutes les ailes Ozone sont fabriquées dans les meilleurs matériaux actuellement disponibles.

➤ Tissu

Extrados

Porcher Skytex 9017 E77

Intrados

Porcher Skytex 7000 E71

Nervures suspendees

Porcher Skytex 9017 E29A

Nervures non suspendees

Dominico 30D FM

Bord d'attaque

Plastic P18 / P25

➤ Suspentage

Lower cascade - Edelrid 8000UV,070/090/130/190/230kg Aramid

Middle cascade - Edelrid 8000UV 050/070/090 Aramid

Upper cascade - Edelrid 8000UV 025/050/070 Aramid

➤ Elevateurs et autres attaches

Shackles

High quality micro maillons from Maillon Rapide.

Riser webbing

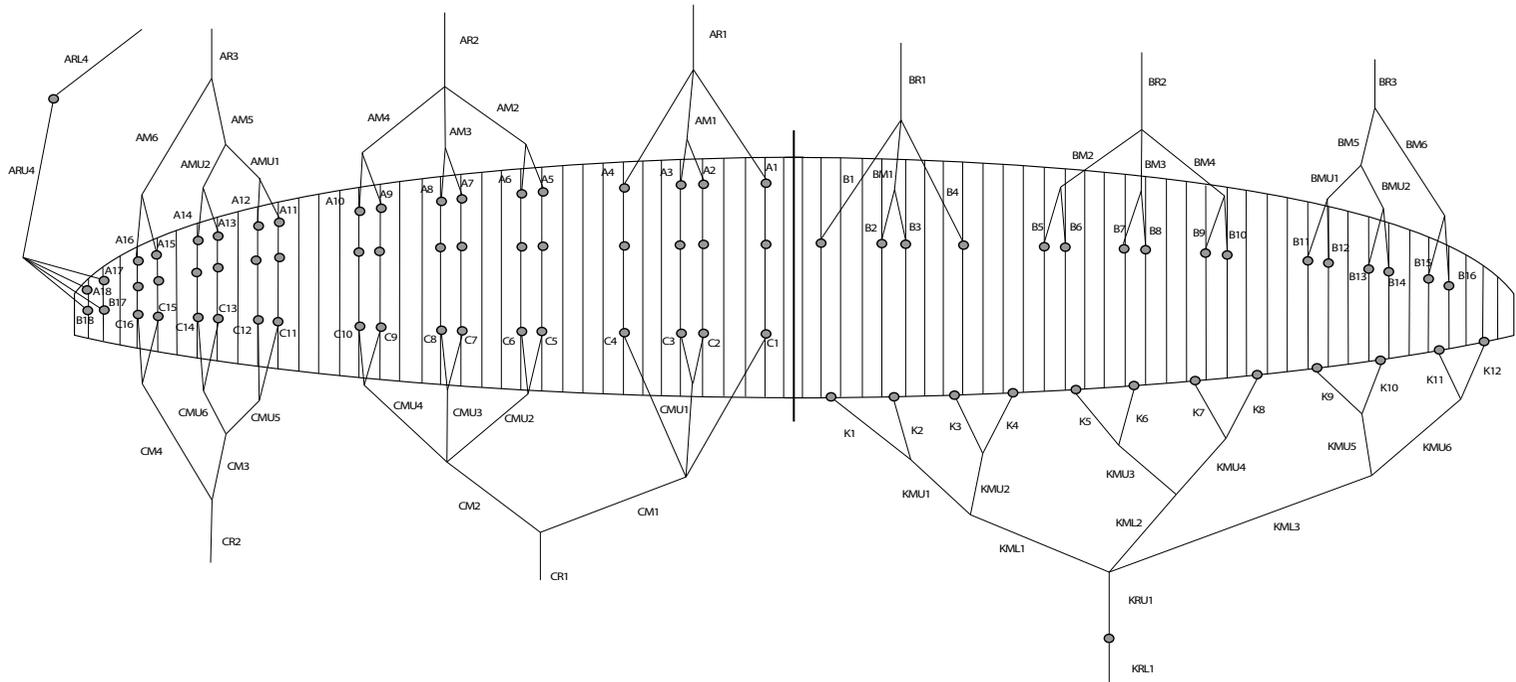
12mm Cousin zero stretch webbing

Pulleys

Ronstan ball bearings

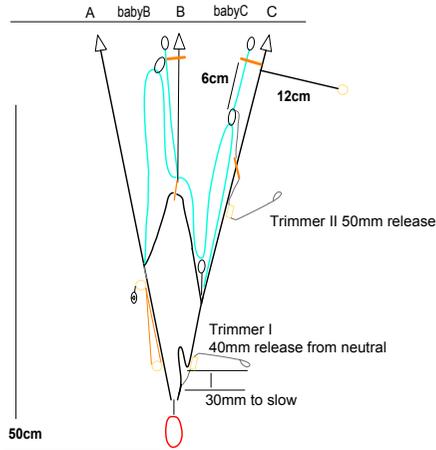


SCHEMA SUSPENTES



FRANCAIS

- Riser A - AR1/2/3/ARL4
- Riser babyB - BR3
- Riser B - BR1/2
- Riser babyC - CR1
- Riser C - CR2



	S	M	L
No. of Cells	73	73	73
Projected Area (m ²)			
Flat Area (m ²)	22.9	24.7	26.7
Projected Span (m)			
Flat Span (m)			
Projected Aspect Ratio			
Flat Aspect Ratio	7.3	7.3	7.3
Root Chord			
Glider Weight	5.6	5.8	6
In-Flight Weight Range	90-100	100-110	110-120
Load Test DHV	Yes	Yes	Yes



MANTRA
10



Inspired by Nature, Driven by the Elements

WWW.FLYOZONE.COM