



KONA

Manuel de Vol



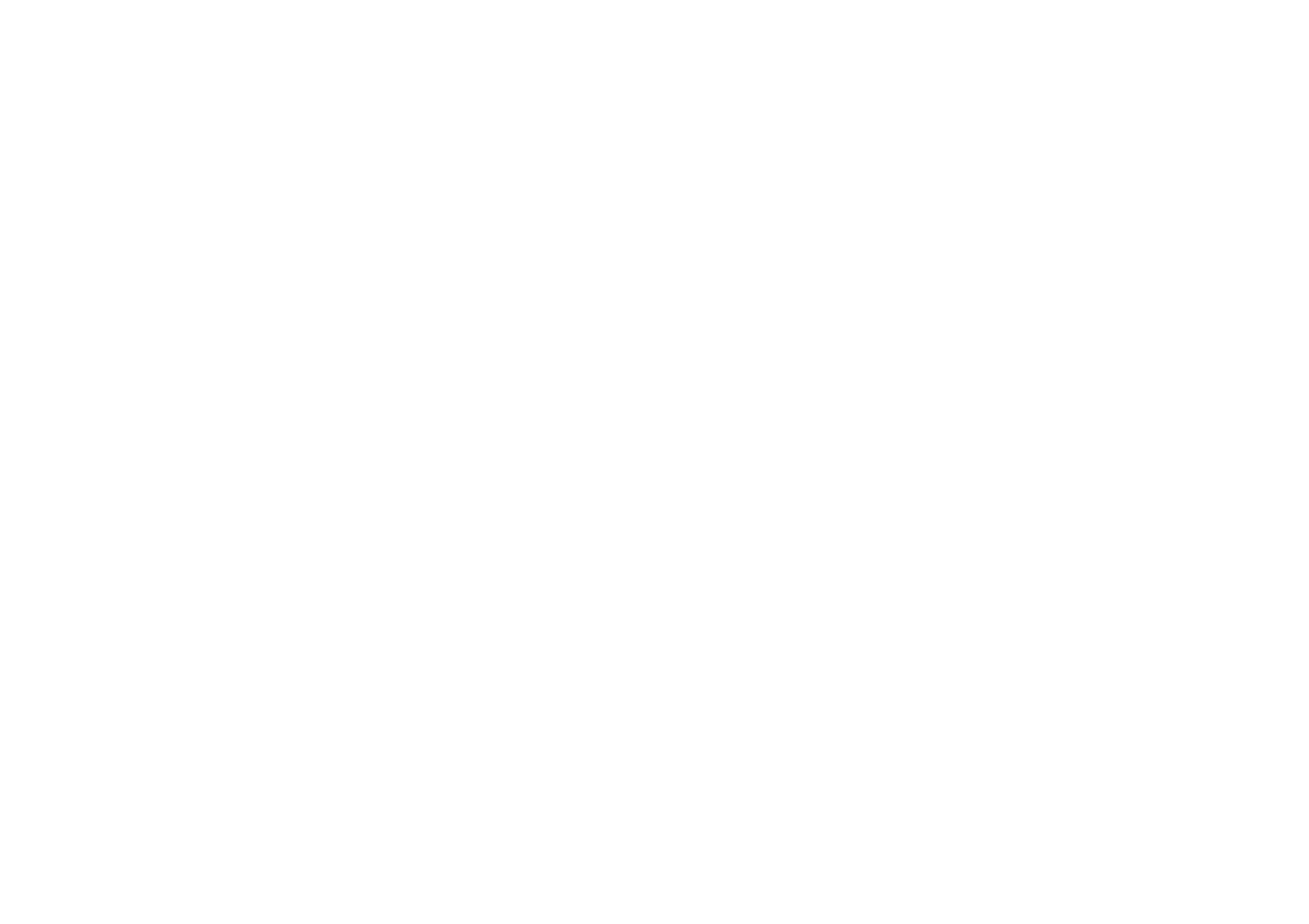




TABLE DES MATIERES

Merci	01
Attention	02
Le Team Ozone	03
Votre Kona	04
Les Elévateurs	05
Préparation	07
Techniques De Vol De Base	09
Techniques De Vol Avancees	14
Incidents en Vol	16
Soins et Entretien	18
Limitations	25
Qualite d'Ozone	27
Caracteristiques	28
Illustration/Elevateurs	29
Plan de Suspentage	30
Matériaux	31

FR v1.0 Nov 2016

MERCI

Ozone vous remercie d'avoir choisi de voler sous une Ozone. L'équipe Ozone, constituée de passionnés de vol libre, se consacre à la fabrication d'ailes agiles, d'une maniabilité très caractéristique, optimisant d'incontestables performances tout en vous assurant la sécurité dans la turbulence.

Notre travail de recherche et de mise au point se concentre sur le meilleur compromis maniabilité/sécurité. Confiance en soi et en son matériel constitue une garantie de progression et de réussite bien plus importante que des performances pures et chiffrées. Demandez aux compétiteurs et aux aventuriers qui accomplissent exploits et résultats sous leurs parapentes Ozone!

Enfin, toujours en tant que pilotes, nous avons conscience de l'importance de la dépense que représente l'achat d'une aile. Le rapport qualité / prix exige une production irréprochable pour faire la différence. Afin de maîtriser les coûts de production tout en assurant la plus grande qualité de fabrication, nous fabriquons désormais nos produits dans notre propre usine. Cette solution nous garantit aussi une qualité de contrôle parfaitement fiable. L'équipe des pilotes est basée dans le sud de la France. Cette région, qui comprend les sites de gourdon, Roquebrune et le Lachens, garantit 300 jours de vol par an. C'est un atout incontestable pour la mise au point de la gamme Ozone.

Ce manuel de vol vous aidera à obtenir le meilleur de votre Kona. Vous y trouverez des explications détaillées concernant sa création ainsi que des astuces et conseils pour savoir comment la piloter au mieux, en assurer le meilleur entretien afin de préserver sa longévité et donc son prix de revente sur le marché d'occasion. Vous trouverez à la fin de ce manuel les spécifications techniques de votre parapente: le diagramme de montage des suspentes ainsi que leurs longueurs. Gardez ces données techniques, elles vous seront nécessaires en cas de remplacement d'une ou plusieurs suspentes.

Avant de voler sous votre Kona pour la première fois il est très important que vous lisiez attentivement ce manuel de vol. Si vous revendez votre Kona assurez vous de transmettre ce manuel au futur propriétaire. Si vous avez besoin d'informations complémentaires, votre revendeur, votre école ou l'un d'entre nous chez Ozone restons à votre disposition.

Sur notre site web www.flyozone.com une mise à jour permanente vous informera des dernières communications concernant notamment la sécurité et les spécifications techniques de votre Kona. Merci de consulter ce site régulièrement.

Bon vol!
L'équipe Ozone

FR

ATTENTION

- Tous les sports aériens sont potentiellement dangereux et présentent des risques d'accidents dont les conséquences peuvent entraîner des blessures et des traumatismes graves voire mortels. En tant que propriétaire de cette voile d'Ozone, vous assumerez tous les risques liés à son utilisation.
- Une utilisation inappropriée et ou un mauvais entretien de votre matériel accroissent ces risques.
- Les parapentes Ozone conviennent aux pilotes qualifiés ainsi qu'en formation. En aucun cas le fabricant, l'importateur ou les vendeurs ne peuvent être tenus responsables quant à l'utilisation de ce produit.
- Assurez votre formation dans des écoles compétentes. Entraînez vous régulièrement en contrôle statique au sol et autant que vous le pouvez. En effet un contrôle approximatif de l'aile sur les phases de gonflage et décollage est la principale cause d'accidents en parapente.
- Continuez à vous former régulièrement afin de suivre l'évolution de notre sport, des techniques de pilotage et du matériel.
- Ne volez qu'avec des ailes dûment homologuées et respectez la plage de poids, un harnais équipé d'une protection dorsale muni d'un parachute de secours. Votre matériel ne doit avoir fait l'objet d'aucune modification et doit être en bon état et révisé régulièrement.
- Une visite prévol de tout votre matériel et cela avant chaque vol est indispensable. N'essayez jamais de voler avec un équipement abîmé ou non adapté à votre expérience.
- Volez toujours équipé d'un casque, de chaussures adéquates et de gants.
- Tout pilote doit justifier d'avoir le niveau de formation et d'expérience requis et 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 soient cohérents et respectés à chaque vol.
- Accordez 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 toutes façons ménagez vous d'importantes marges de sécurité.
- **Eviter absolument de voler sous la pluie, la neige, dans du vent fort, en conditions turbulentes et les nuages.**
- Seulement si vous faites toujours preuve de rigueur dans vos jugements, vous vivrez alors de nombreuses et heureuses années de vol..
- Le plaisir est le moteur de votre activité.

LE TEAM OZONE

La raison d'être de chacun, au sein du team Ozone, est sa passion pour le vol, l'aventure ainsi que notre désir de voir Ozone mettre au point des parapentes meilleurs, plus sûrs et plus performants.

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. La conception des parapentes est réalisée par David Dagault, Luc Armant, Fred Pieri, Russell Ogden et Honorin Hamard. Dav cumule une formidable expérience de vol en compétition, en cross, en X-ALPS et en conception de voiles. Luc, passionné de compétition et de cross, possède une solide formation d'architecte naval. Fred, notre geek du soin, est un mathématicien, un ingénieur en mécanique ainsi qu'un spécialiste du vol bivouac. Russ est un compétiteur qui affiche une expérience de mille heures de vols d'essais. Honorin vole depuis l'âge de 13 ans; c'est un pilote naturellement talentueux qui a déjà engrangé un titre de Champion du Monde. A eux tous, ils apportent à la conception et aux essais des ailes une formidable richesse d'idées, d'expérience et de savoir.

L'ancienne championne du monde de paramoteur Emilia Plak dirige le département paramoteur, assistée d'Alex Mateos. En tant que deux des meilleurs pilotes du monde, titulaires de titres européens et français, tous deux apportent un concours précieux dans la mise au point des ailes, permettant ainsi de produire le meilleur cocktail de sécurité, de vitesse et de performances.

A la direction, Mike "LE boss" garde le contrôle de l'équipe et assume la gestion. La communication est assurée par Matt Gerdes qui soigne aussi ses team pilots. Karine Marconi, Isabelle Martinez et Chloe Villa prennent garde que nous ne dépensions pas trop d'argent et gèrent les commandes.

Notre usine de production au Vietnam est dirigée par le 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 700 employés.

La Kona est une aile qui capitalise sur une décennie de travail sur les ailes de paramoteur et elle est une aile idéale pour tous les pilotes débutants et /ou intermédiaires recherchant une aile excellente tant dans le domaine du paramoteur que du vol libre.

Basée sur la Buzz 5, la Kona bénéficient des mêmes améliorations techniques que l'on trouve dans les plus récentes versions des Rush, Delta, Mantra et Enzo. Elle comporte notamment un profil shark nose de B.A. totalement nouveau qui permet d'obtenir une nette amélioration des perfs, du confort, de la stabilité et de la maniabilité à tous les régimes de vol et d'angles d'attaque.

Aérodynamiquement, la Kona est extrêmement propre. Une toute dernière génération de software a permis de concevoir une aile dont les cellules sont mieux alignées avec l'écoulement de l'air, réduisant ainsi la traînée et les tourbillons parasites de bouts d'aile. La Kona a bénéficié d'une conception assistée par ordinateur 3D ayant généré un B.A. plus propre tandis qu'une nouvelle structure interne et un plan de suspentage optimisé ont permis d'ajouter trois cellules tout en obtenant un extradors particulièrement propre sans pour autant augmenter le poids total de l'aile.

L'allongement de la Kona demeure identique à celui de la Buzz PWR. Augmenter l'allongement d'une aile constitue peut-être une méthode simple d'augmenter les perfs d'une aile, mais entraîne hélas une diminution sensible de la sécurité passive d'une voile.

Au lieu de cela, nous nous sommes concentrés sur la diminution de la traînée ainsi que sur le dessin de nouvelles entrées d'air pour obtenir de la Kona les meilleures perfs pour une aile de cette catégorie, sans pour autant compromettre la sécurité en vol. Les caractéristiques ayant permis l'amélioration des perfs de la Kona sont " gratuites " ; elles améliorent le plané et la vitesse sans diminuer la sécurité passive.

En raison de sa facilité d'utilisation, de son comportement très sain au décollage et de son excellente sécurité passive, la Kona convient à un large éventail de pilotes, depuis les débutants talentueux jusqu'aux pilotes confirmés. Le point essentiel qui caractérise cette aile réside dans le fait qu'elle est conçue pour voler autant en vol libre que sous moteur. Les pilotes qui passent souvent de l'un à l'autre et qui accumulent de 30 à 50 heures de vol libre par an trouveront que la Kona est une aile idéale pour ce genre de pratique.

Les nouveaux élévateurs comportent des trims ; des aimants de fixation de poignées de freins plus puissants ; des poulies de freins réglables en hauteur et des A de couleur pour une meilleure identification.

Trims

La Kona est fournie avec des trims pour permettre un vol de croisière rapide en vol moteur. La position " neutre " ou standard des trims est obtenue lorsque ces derniers sont tirés jusqu'à leur position la plus basse. L'homologation EN est validée lorsqu'on vole dans la fourchette de poids préconisée et quand on utilise l'accélérateur tant que les trims sont réglés en position lente. Voler en dehors de la fourchette de poids préconisée ou en relâchant les trims invalide l'homologation EN.

La position standard des trims (homologuée EN) est recommandée au décollage, à l'atterro, en montée motorisée, en exploitation de thermique et en vol libre ou encore lorsque l'aérogologie est turbulente. Au réglage standard des trims, la pression aux freins est plus légère et la maniabilité meilleure.

Pour accroître votre vitesse, vous pouvez utiliser votre accélérateur, relâcher les trims ou faire les deux à la fois, si les conditions s'y prêtent. L'utilisation de l'accélérateur a le même effet que l'utilisation des trims, si bien qu'il est possible et sûr d'utiliser toute la plage de votre accélérateur avec les trims réglés au standard.

En aérogologie turbulente, le profil est stable et résistera à un niveau raisonnable de turbulences sans action du pilote. En aérogologie turbulente, Ozone recommande toutefois de remettre les trims au standard (tirés à fond) et de piloter l'aile activement. De cette façon, vous serez dans la meilleure position pour réagir en cas d'incident.

A noter que le fait de relâcher les trims de quelques cm avant le décollage augmentent la vitesse du gonflage de l'aile, ce qui peut être utile par vents légers et/ou à haute altitude.

L'Accélérateur

Les élévateurs comportent un système d'accélération avec des poulies à roulements à billes pour un vol de croisière rapide et confortable. L'utilisation de l'accélérateur a exactement

IMPORTANT
En vol moteur ou en vol libre par conditions turbulentes, tirez les trims en position basse (neutre) sous peine d'être plus vulnérable aux fermetures

IMPORTANT
La Kona est homologuée avec accélérateur, mais les trims doivent être réglés en position basse. Le relâchement des trims invalide l'homologation.

PRÉPARATION

le même effet que le relâchement des trims. Les deux systèmes peuvent être utilisés pour accélérer l'aile mais attention : voler accéléré au maximum, trims relâchés, est vraiment très rapide et ne doit être pratiqué qu'en aérologie calme et saine.

Lignes De Freins

Les freins sont soigneusement pré réglés en usine et vérifiés. Ceux-ci seront légèrement longs car nous pensons qu'il vaut mieux avoir à piloter avec éventuellement un "tour de freins" autour des mains ou prise en dragonne. (Meilleure précision de pilotage).

- Si une poignée de frein a dû être détachée de sa suspente, vérifiez que la suspente rattachée à nouveau passe bien dans sa poulie et empreinte le bon chemin. Le noeud de chaise est le plus adapté pour la liaison poignée/drisse de frein.
- Quand les poignées de freins sont lâchées en vol, le suspentage de freins doit décrire le profil d'un arc (lobe) depuis le bord de fuite jusqu'aux élévateurs et non pas être tendu comme les autres suspentes afin de ne pas brider ni déformer ce bord de fuite.
- Il doit y avoir une garde, un jeu d'au moins 10 cm entre le départ de votre action à freiner et le début de déformation du bord de fuite. Ce jeu permet d'utiliser l'accélérateur sans déformer le bord de fuite.

Position Réglable De Poulie De Frein

La hauteur des poulies de freins peut être réglée en fonction des préférences du pilote et du positionnement des points de suspension du berceau moteur. Le réglage haut (réglage d'usine), convient aux ancrages bas du groupe moteur tandis que le réglage central ou bas convient mieux à un accrochage haut du groupe moteur ou encore aux pilotes ayant des bras plus courts.

Pour régler la hauteur des poulies, commencez par les enlever des élévateurs et attachez-les au niveau souhaité. Défaites les attaches Velcro de freins et repositionnez-les plusieurs cm en dessous du nouvel emplacement de poulie.

Si vous modifiez la position des poulies, vous devez également modifier la longueur des suspentes de freins. Repérez bien la nouvelle position de poulie par rapport au réglage d'usine et déplacez la poignée de frein de la même distance en utilisant comme référence la marque noire située sur KRL1.

IMPORTANT
En cas de rupture improbable de suspente de frein ou de détachement de la poignée, vous pouvez piloter l'aile en agissement doucement sur les C

IMPORTANT
Si vous procédez à un réglage de la hauteur des poulies, vous DEVEZ ajuster les longueurs de suspentes de freins.

L'Accélérateur

Pour installer l'accélérateur au sol, demandez à un ami de tenir les élévateurs tendus vers le ciel pendant que vous prenez place dans votre sellette. Réglez ensuite la longueur du cordon de manière à ce que le barreau principal soit juste au dessous de votre siège. Vous devez à présent pouvoir accrocher la seconde boucle -la plus basse- de votre accélérateur avec votre talon.

Le réglage de l'accélérateur doit être suffisamment "long" pour qu'en vol normal, non accéléré, le système ne tire pas sur les élévateurs, mais assez court pour pouvoir accélérer à fond les jambes tendues. Assurez-vous que l'accélérateur est bien rangé au décollage pour éviter tout emmêlage avec l'hélice. Une fois l'accélérateur installé, testez-le sur toute sa course en conditions calmes ; assurez-vous que les deux élévateurs subissent bien une traction symétrique. Vous pourrez toujours faire des réglages fins une fois au sol.

La Sellette et le Moteur

C'est dans votre sellette que vous profitez de vos vols. Par conséquent, nous conseillons de passer du temps au sol pour ajuster les différents réglages de votre sellette. Installez-vous sous un portique et vérifiez que vous êtes dans une position confortable et que vous pouvez atteindre les freins, les poignées de bouts d'aile et que vous pouvez utiliser l'accélérateur sur toute sa course avant d'aller voler.

Le réglage de confort est obtenu par les différentes boucles de hanches et par les bretelles. (Ne serrez pas trop vos bretelles, vous auriez du mal à vous installer après le décollage).

La Kona convient à tous les types de moteurs. Il est cependant indispensable de choisir un moteur adapté à votre poids et votre expérience. En raison du profil à hautes performances de la Kona, il peut être judicieux de choisir un groupe moteur moins puissant et il est conseillé d'opter pour des points d'attache bas et mobiles. Il est toujours utile de demander conseil à votre instructeur ou à des pilotes expérimentés avant de choisir vous-même votre matériel.

IMPORTANT
En vol accéléré, maintenez le contrôle de votre cap uniquement par départ de poids ou aux arrières. N'utilisez PAS les freins sous peine de rendre le profil très instable

IMPORTANT
L'aile a été homologuée avec des sellettes de trois tailles différentes. Les 26,27,29 et 31 sont homologuées avec un écartement de points d'attaches de 44-48cm. Les 22 et 24 le sont avec un écartement de 44 et 42 cm respectivement.

La Voile

Pour vous familiariser avec votre nouvelle aile, c'est une bonne idée de pratiquer des gonflages, avec et sans bloc moteur. Comme avec tout nouvel équipement, commencez à voler en conditions aérologiques normales sur un site qui vous est familier. Agissez de façon progressive sur les commandes de votre aile et soyez conscient que votre charge alaire influence directement le comportement en vol de votre aile.

Check-List De Prévol

Etalez la Kona sur l'extrados, sous le vent du moteur, en forme d'arche prononcée, avec le centre de la voile plus haut que les bouts d'aile. Etalez les suspentes de côté, un côté à la fois. Tenez les élévateurs en l'air à hauteur d'épaules et, en commençant par les freins, dégagez toutes les suspentes. Répétez l'opération avec les D, les C, les B et les A, en posant chaque rangée sur la précédente et en vous assurant que les suspentes ne soient pas emmêlées, nouées ou accrochées. Répétez l'opération de l'autre côté.

Check-list avant décollage:

- 1 Vérifier votre parachute de secours : aiguille du container et poignée du secours.
- 2 Casque ajusté et sangle d'attache fermée.
- 3 Toutes les attaches de sangles du harnais fermées. Vérifiez encore les attaches de cuisses.
- 4 Mousquetons et maillons fermés.
- 5 Bonne prise des élévateurs avant et poignées de freins.
- 6 Bord d'attaque ouvert.
- 7 Positionnez-vous correctement par rapport au vent.
- 8 Moteur en marche et capable de fournir toute la puissance nécessaire au décollage.
- 9 Suspentes bien dégagées de l'hélice.
- 10 Trims bien positionnés et de façon symétrique.
- 11 Espace libre et bonne visibilité.

IMPORTANT

Ne volez jamais avec une voile ou des suspentes endommagées

IMPORTANT

Etalez toujours votre aile pour qu'elle soit pas exposée au souffle du moteur. Ne laissez jamais l'aile sous le vent du moteur si personne ne s'en occupe.

Décollage

Vous pouvez gonfler votre Kona face ou dos à la voile selon les conditions de vent et l'aspect du décollage. En décollant à l'aide du groupe moteur, assurez-vous que votre espace de piste de décollage est bien dégagé et ne comporte pas d'obstacles (arbres, lignes électriques etc...) pouvant vous gêner en cas de retour au sol d'urgence, suite à une panne moteur. Pensez toujours à conserver une marge de sécurité de façon à ne pas être pris au dépourvu en cas de panne. Vous devez toujours pouvoir planer vers un atterro de secours en cas de panne moteur.

Une fois harnaché et après avoir vérifié la check-list de décollage, positionnez-vous bien au centre de la voile pour réussir un gonflage homogène et progressif.

Une fois l'aile au dessus de la tête, pensez à garder une position du corps adéquate (c'est-à-dire dos droit) pendant la course afin que la poussée moteur soit la plus efficace (horizontale et non vers le sol lorsque vous êtes penché en avant pendant la course). Ne passez pas en position assise trop tôt. Restez en position de course pendant la phase de décollage et en début de montée.

Décollage face à la pente -vent nul à léger-

Lorsque le vent est favorable, avancez de manière décidée: vos suspentes doivent se tendre en un ou deux pas. La Kona commencera à se gonfler immédiatement. Vous devez maintenir une pression constante sur les élévateurs jusqu'à ce que la voile soit au-dessus de votre tête.

Ne tirez pas les élévateurs vers le bas ni vers l'avant, sinon le bord d'attaque se déformera et peut fermer, rendant le décollage plus difficile et potentiellement dangereux.

Effectuez la manœuvre de décollage avec délicatesse ; pas besoin de se précipiter ou de s'énerver. Vous devriez avoir tout le temps nécessaire pour vérifier la voile avant de décoller. Une fois que vous vous êtes assurés que la Kona est gonflée correctement, appliquez progressivement la pleine puissance du moteur et accélérez en douceur pour le décollage. Lors d'un décollage face à la pente, nous vous recommandons de ne PAS accélérer violemment votre moteur. Durant le gonflage, la puissance moteur doit être appliquée progressivement une fois que l'aile est à mi course. Appliquer la puissance trop tôt pourrait inhiber la capacité de gonflage de la partie centrale de l'aile et entraîner une montée trop rapide des stabilos.

Décollage face voile -vents légers à forts-

Préparez votre Kona comme décrit ci-dessus. Faites face à la voile et attachez correctement vos élévateurs, c'est-à-dire en leur faisant faire un demi tour et en les croisant de façon à ce qu'ils soient en bonne position après retournement. Le moteur est au ralenti. Vous pouvez alors gonfler votre Kona en tirant les A. Une fois la voile au dessus de votre tête, freinez doucement, retournez vous et décollez.

Par vent fort avancez quelques pas vers la voile pendant le gonflage. Ceci permettra d'absorber une partie de l'énergie du gonflage et vous aidera à éviter d'être dépassé par le bord d'attaque. Une fois l'aile stabilisée au-dessus de vous, mettez progressivement des gaz et accélérez en vue d'un décollage bien contrôlé.

Pratiquez encore et toujours intensément les exercices et les gonflages au sol. C'est d'abord très amusant et rien ne vous permettra aussi efficacement d'anticiper et de maîtriser les réactions de votre Kona en vol. Vous améliorerez votre pilotage ainsi que votre technique de décollage.

La Phase de Montée

Une fois en l'air vous devez continuer à prendre de l'altitude face au vent. Vous atteindrez le meilleur taux de montée en positionnant les trims au neutre (position homologuée). N'essayez pas de monter trop vite en utilisant les freins. La voile a déjà un fort angle d'attaque ; l'utilisation des freins associée à la pleine poussée du moteur sur le pilote pourrait la rendre plus susceptible au décrochage. De plus, en cas de panne moteur l'effet de balancier du pilote et l'abattée de la voile pourraient vous ramener au sol de manière brutale. N'engagez pas de virage tant que vous n'avez pas assez d'altitude et de vitesse. Evitez les virages à basse altitude vent de dos avec une vitesse insuffisante.

La Kona est bien amortie en roulis mais sous certaines circonstances il est possible que le pilote provoque certaines oscillations. Cela est dû à la combinaison du couple produit par le moteur et l'hélice et les actions du pilote à la sellette et aux freins. Pour stopper ces

IMPORTANT
Ne décollez jamais sous une voile partiellement gonflée ou si vous ne contrôlez pas totalement son tangage et son roulis.

oscillations il est préférable de réduire un peu la puissance moteur et vous assurer de rester statique sans action sur la sellette ni sur les freins. Une fois stabilisé vous pouvez à nouveau remettre la puissance moteur. A pleine puissance, l'effet du couple moteur fera légèrement tourner la voile, le meilleur moyen de corriger cette action est d'ajuster les trims de manière asymétrique ou de contrer à la sellette.

Vol Normal

Lorsque vous êtes à une altitude de sécurité vous pouvez relâcher les trims pour atteindre une vitesse de croisière plus élevée. Si votre moteur possède assez de puissance, la Kona peut atteindre une vitesse élevée en ligne droite sans perdre d'altitude en volant à l'accélérateur avec les trims relâchés. Faites attention lorsque vous relâchez les trims et ne le faites qu'en vol calme.

En volant à vitesse trim (mains hautes, trims tirés en position basse) la Kona affichera son meilleur plané en air calme. vous devez voler dans cette configuration lorsque vous êtes en vent arrière ou quand la masse d'air n'est pas trop plombante.

Pour une meilleure pénétration dans le vent et une meilleure finesse en air descendant, vous devez voler plus vite que la vitesse "bras hauts" en utilisant l'accélérateur ou les trims. Pousser l'accélérateur jusqu'à mi-course ne dégrade pas significativement la stabilité ou le taux de chute de l'aile et améliorera vos performances. En turbulences modérées, le profil de la Kona est stable. En aérologie très turbulente, Ozone recommande de positionner les trims au vol lent et de piloter l'aile de façon active. De cette façon, vous serez en meilleure position pour réagir en cas d'incident. Pour un obtenir le meilleur rendement en vent arrière, relâchez le barreau d'accélérateur et repositionnez les trims au vol lent.

En tirant à fond les trims et en appliquant un peu de frein, la Kona sera à son taux de chute minimum ; c'est la vitesse appropriée pour exploiter le thermique et pour le soaring en vol libre.

IMPORTANT
Ne faites jamais appel aux freins en vol accéléré : cela rend l'aile plus vulnérable aux fermetures.

Virage

Pour vous familiariser avec la Kona vous devez effectuer vos premiers virages graduellement et progressivement.

Pour réussir un virage efficace et bien coordonné sous votre Kona vous devez regarder dans la direction ou vous voulez aller, vous penchez dans votre sellette du côté intérieur au virage, puis accompagner doucement avec le frein du même côté jusqu'à obtenir l'inclinaison en roulis désirée. Pour régler la vitesse et le rayon de ce virage, utilisez le frein extérieur.

Pilotage Actif

Pour minimiser le risque de fermeture en conditions aérologiques turbulentes, il est essentiel de recourir au pilotage actif. Savoir maîtriser son aile commence par un apprentissage de sa manipulation au sol. En volant avec un peu de frein (environ 20 cm), vous apprendrez à ressentir le renvoi d'info de l'aile. En air turbulent, la pression interne de l'aile varie en permanence et vous ne percevrez ces variations qu'en appliquant un freinage de faible ampleur. L'objectif principal du pilotage actif est de maintenir une pression interne constante de l'aile grâce aux freins. Si vous sentez que votre aile perd de la pression, tirez sur vos freins jusqu'à ressentir un retour à une pression normale. Une fois cette pression rétablie, remontez vite vos poignets. Evitez surtout de voler avec beaucoup de frein en aérologie turbulente, sous peine de risquer un décrochage. Surveillez toujours votre vitesse.

Les mouvements de l'aile peuvent être symétriques ou dissymétriques, donc vous devrez peut-être agir sur les deux freins ou bien sur un seul. Ces gestes ont pour but de maintenir l'aile en configuration de vol normale au-dessus de votre tête et de diminuer les chances de fermeture. Si l'aile s'engage dans un mouvement de tangage devant vous, actionnez les freins pour la ralentir et l'empêcher de partir. De même, si l'aile traîne en arrière de façon anormale, relâchez les freins pour lui permettre de reprendre de la vitesse. Le but est de maintenir l'aile au-dessus de votre tête.

IMPORTANT
N'entamez jamais un virage à vitesse minimum (par ex. freins tirés à fond), sous peine de départ en négatif.

IMPORTANT
Gardez vos freins en mains et ne volez pas en conditions turbulentes

Atterrissage

La Kona ne fait preuve d'aucun comportement inhabituel à l'atterro. Nous recommandons un retour des trims en position normale lente. Vous pouvez vous poser avec le moteur en régime normal ou au ralenti. Quelques conseils:

- Préparez-vous toujours à l'avance pour votre atterro ; conservez toujours des marges de sécurité en cas d'erreur et assurez-vous de toujours vous poser FACE au vent. Au dessous de 30 m d'altitude, évitez tout virage serré car la voile devra plonger pour retrouver une vitesse normale.
- Faites votre approche finale avec une bonne vitesse jusqu'à environ 1 m du sol. Descendez lentement et progressivement vos freins jusqu'à décrochage de l'aile qui vous permettra de vous poser en douceur.
- Le plus sûr est d'effectuer un atterrissage moteur coupé car cela réduit les risques de dégâts à l'hélice si vous tombez ou si les suspentes se prennent dedans. Coupez le moteur à 30 m et faites votre finale comme en parapente.
- Un atterro moteur tournant vous offre la possibilité de remettre les gaz si vous avez effectué une mauvaise finale mais peut aussi vous coûter plus cher si vous vous plantez
- Par vent faible, vous devrez effectuer un arrondi long, puissant et progressif afin de neutraliser votre vitesse sol. Par vent fort, votre vitesse propre est déjà faible et votre arrondi ne servira qu'à amortir votre contact avec le sol. Un arrondi très prononcé risque dans ce cas de provoquer une remontée et une marche arrière brutales qui vous laisseront dans une situation vulnérable.
- Par vent fort, vous devez immédiatement vous retourner vers la voile dès que vos pieds touchent le sol puis tirer de façon ferme et symétrique sur les freins pour décrocher l'aile ou affalez l'aile avec les C.

Grandes Oreilles

Faire les oreilles accroît le taux de chute de la Kona. C'est une méthode efficace de descente rapide, qui par exemple, vous permettra de ne pas rentrer dans un nuage. Pour faire les oreilles, saisissez la dernière suspente de stabilo (BabyA) de chaque côté en gardant les commandes en main et descendez-les jusqu'à ce que les extrémités soient fermées.

N'utilisez pas les freins pour autre chose que pour regonfler l'aile. Pour changer de cap quand vous faites les oreilles, utilisez le déport de poids.

Pour rouvrir les grandes oreilles, relâchez simultanément les baby A de chaque côté. Vous pouvez faciliter la réouverture en effectuant un freinage doux d'un côté puis de l'autre. Evitez un freinage profond et symétrique car vous pourriez vous retrouver en parachutale, voire en décrochage.

Grandes Oreilles et accélérateur

Une fois les grandes oreilles repliées, vous pouvez encore accroître votre taux de chute en poussant sur l'accélérateur.

Ne JAMAIS tenter de faire les grandes oreilles pendant que vous volez accéléré. Cela peut provoquer une importante fermeture asymétrique. Faites toujours les grandes oreilles avant d'accélérer l'aile sous peine de provoquer une grosse fermeture symétrique ou asymétrique.

Grandes Oreilles et descente en spirale

Bien qu'il soit techniquement possible d'entrer en spirale avec les oreilles fermées, il faut savoir que la force centrifuge très élevée induite par cette manoeuvre peut dépasser la limite de résistance des suspentes et mener à une éventuelle rupture ! Ozone recommande fortement de s'abstenir d'effectuer une telle manoeuvre.

Décrochage aux B

Le décrochage aux B est réservé aux situations d'urgence. Il est plus rapide et plus sûr de perdre de l'altitude en recourant aux 360. Pour entamer un décrochage aux B, conservez vos

poignées de freins dans les mains, puis saisissez vos élévateurs B ou placez vos doigts entre les suspentes juste au dessus du maillon. Lorsque vous tirez sur les B, l'écoulement de l'air sur le profil de la voile est interrompu ; l'aile perd sa vitesse propre mais demeure ouverte, avec une corde plus réduite. Vous pouvez descendre à environ 6m/s.

Pour sortir d'un décrochage aux B, il faut relâcher les deux élévateurs symétriquement et progressivement. L'aile se remettra toute seule en configuration de vol normal. Vérifiez votre vitesse horizontale avant d'entreprendre une manoeuvre de freinage. Si vous tirez bien plus sur les suspentes B, votre aile fera un fer à cheval et pourrait bouger beaucoup. Si cela se produit, relâchez doucement les B jusqu'à ce que l'aile se stabilise; ne maintenez pas un décrochage aux B instable.

360 Engagés

Si vous effectuez une série de 360° engagés vous décrivez une spirale descendante, ce qui aboutit à une perte rapide d'altitude.

Pour commencer une spirale, regardez dans la direction où vous voulez évoluer, inclinez-vous dans votre sellette du côté du virage puis descendez progressivement la commande. La Kona effectuera un tour complet avant de s'inscrire dans une spirale engagée. Lorsque vous serez engagé dans cette spirale vous devrez appuyer un peu sur le frein extérieur afin de garder la plume extérieure de l'aile gonflée. Il est possible de chuter à 8 m/s dans une spirale relativement sûre, mais ces vitesses et ces accélérations (force G qui s'applique au poids du pilote) peuvent vous désorienter et vous devez donc surveiller particulièrement votre perte d'altitude.

Pour sortir d'une spirale engagée, remettez vous à plat dans la sellette puis remontez lentement le frein intérieur. Il est important de continuer à tourner pendant la décélération afin de diminuer la ressource en sortie de spirale. En effet une sortie trop brutale d'une spirale engagée entraîne une ressource importante suivie d'une abattée à contrôler. Entraînez vous à sortir progressivement en utilisant le transfert de poids dans votre sellette et le frein extérieur. La Kona n'a aucune tendance à la neutralité spirale, néanmoins plusieurs paramètres peuvent interférer sur ce comportement comme une ventrale trop desserrée, un PTV hors fourchette de poids préconisée ou une spirale très engagée avec un fort taux de chute.

IMPORTANT
En vol accéléré, ne jamais tenter les grandes oreilles sous peine de fermeture. Enclencher d'abord les grandes oreilles puis appuyer sur le barreau.

IMPORTANT
Ne pas enclencher de 360 avec les grandes oreilles

IMPORTANT
Soyez toujours prêt à sortir d'une spirale. Faites un déport de poids et tirez suffisamment le frein extérieur pour faire sortir l'aile d'une spirale.

Fermetures

De part sa forme et sa flexibilité, un parapente peut fermer en partie sous l'effet d'une turbulence. Ceci peut aller d'une petite fermeture asymétrique de 30% à une fermeture complète (symétrique).

Si il vous arrivait de subir une fermeture, il faudra vous occuper de votre direction en premier lieu : vous éloigner du relief ou au pire ne pas vous en rapprocher. Pour cela, vous pouvez "contrer" à la sellette en chargeant le côté opposé à cette fermeture et par une action modérée avec le frein du même côté. Cette action est dans la plupart des cas suffisante pour garantir une réouverture complète de l'aile.

Une aile partiellement fermée devient effectivement plus petite, donc sa charge alaire et sa vitesse de décrochage augmentent. Cela implique que l'aile partira en vrille ou décrochera avec une moindre action au frein. Ainsi pour stopper ce virage vers le côté fermé, vous devez agir de façon efficace mais en dosant l'amplitude du frein côté ouvert afin de ne pas décrocher celui-ci.

Si la fermeture n'est pas suivie d'une réouverture complète et spontanée, effectuez un freinage sur toute la course du frein et sans brutalité. Cette action doit être répétée une ou deux fois jusqu'à la réouverture complète. Pomper par à-coups n'aidera pas à regonfler plus rapidement la partie fermée. Laisser la commande en position basse trop longtemps peut provoquer le décrochage.

En cas de fermetures symétriques, le regonflage se fera sans intervention du pilote, mais un freinage symétrique de 15 à 20 cm accélérera la réouverture.

Si votre Kona se ferme alors que vous utilisez l'accélérateur, relâchez immédiatement la pression sur celui-ci pour ralentir jusqu'à la vitesse bras hauts et après 90 degrés de rotation l'aile se rouvrira et retournera en vol normal.

Cravates

Si votre stabilo se coince dans les suspentes, vous êtes victime d'une « cravate ». Ceci peut entrainer un départ en 360, difficile à contrôler. Votre premier mouvement doit alors être de maintenir votre cap : saisissez-vous de votre suspente de stabilo et tirez dessus jusqu'à ce que la plume se libère. Vous devez faire très attention à vos gestes de freinage sous peine de décrocher l'autre partie de l'aile. Vous pouvez aussi effectuer des mouvements de pompage du côté cravaté.

Attention cependant : si vous êtes engagé dans un 360, déportez vous bien du côté non cravaté. En expulsant l'air de la cravate, vous contribuerez à la réouverture du stabilo sans aggraver la rotation de l'aile. Si jamais vous n'avez pas réussi, alors vous pouvez tenter de décrocher la voile. Mais vous ne devez tenter cette manoeuvre que si vous l'avez apprise et si vous êtes très loin du sol.

Rappelez-vous que si la rotation de l'aile s'accélère et que vous n'arrivez pas à la maîtriser, faites le secours tant que vous êtes encore assez haut!

Décrochage Profond/Parachutale

Un parapente peut entrer en phase de décrochage parachutal. Ceci peut être causé de plusieurs façons : relâchement trop lent des B ; vol avec un parapente mouillé ; fermetures frontales et/ou symétriques. Le parapente semble alors être en configuration normale mais continue à chuter verticalement sans pour autant avancer. Ceci s'appelle un décrochage profond ou une parachutale. Il y a très peu de chances que ce genre d'incident affecte une Ozone. Mais si cela vous arrivait, commencez par relâcher complètement les freins. En temps normal, votre aile reviendra en vol normal. Dans le cas contraire, poussez sur les A vers l'extérieur ou poussez sur le barreau. Ceci devrait suffire. Vérifiez votre vitesse avant de refaire éventuellement appel à vos freins.

Ne volez pas sous la pluie ; cela peut favoriser les décrochages ou les parachutales. Si vous devez voler sous la pluie, soyez extrêmement doux sur les freins et évitez les grandes oreilles. Trouvez-vous un bon atterro et utilisez votre barreau.

IMPORTANT
Une mauvaise préparation de votre décollage, des manoeuvres acrobatiques, l'utilisation d'une aile ne correspondant pas à votre niveau de pilotage ou encore le vol en aérologie trop forte peuvent être la cause d'un cravatage.

IMPORTANT
Il suffit seulement de quelques cm de freins pour maintenir votre aile en parachutale. Pensez toujours à relâcher vos tours de poignets si vous les avez faits.

IMPORTANT
Ne volez pas sous la pluie, cela augmente grandement les risques de vol parachutal.

Pliage

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 d'utiliser un pliage en accordéon exactement comme présenté sur les photos, de façon à ce 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.

Etape 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.



Etape 2. Groupez les renforts de bord d'attaque avec les pattes A alignées.



Etape 3. Sanglez le bord d'attaque (BA). Tournez la voile sur la cote. 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.



Etape 4. Groupez les nervures du milieu d'aile, en rassemblant les pattes B, C et D.



Si vous utilisez un saucisse pack, allez à l'étape 8.

Etape 5. Une fois que le bord d'attaque et le bord de fuite ont été pliés, tournez l'aile sur le côté.



Etape 6. Pliez la voile en 3 ou 4 morceaux mais en veillant à ne pas écraser les renforcements en plastique du BA.



Etape 7. Maintenant, mettez la voile ainsi pliée dans le sac de voile.



Etape 8. Fermez le zip sans coincer du tissu ou des suspentes.



Etape 9. Tournez le saucisse bag sur le côté et faites le premier pli juste après les renforcements en plastiques du BA. Ne pas plier les renforcements en plastiques, mais continuer à plier la voile en 3 ou 4 morceaux autour du BA.



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 rassembler 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.



Conseils

Les parapentes sont trop souvent abîmés par un mauvais maniement au sol. Voici quelques conseils pour l'éviter et prolonger ainsi la durée de vie de votre aéronef :

- Ne JAMAIS traîner son aile sur le sol, d'un point de décollage à un autre par exemple. Ceci abîme le tissu de votre aile. Soulever absolument toute votre aile en corolle au dessus du sol pour vous déplacer.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile dans un vent soutenu avant d'avoir soigneusement démêlé toutes les suspentes. Ceci soumet vos suspentes à un effort violent et inutile.
- Ne JAMAIS marcher sur vos suspentes.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile pour la laisser retomber sur son bord de fuite de façon répétée. Essayez de maîtriser cette manoeuvre pour la rendre plus douce en vous avançant vers votre aile quand elle retombe au sol.
- Ne JAMAIS laisser retomber votre bord d'attaque contre le sol ! Cette erreur soumet toute votre aile à une surpression interne brutale qui détériore les coutures et peut même provoquer la déchirure de nervures.
- Une pratique intensive du gonflage en vent fort, du vol en atmosphère saline, en milieu agressif (rocher, sable, vent) accentue le vieillissement.
- Votre voile Ozone est équipée d'un velcro Butt Hole au niveau du bord de fuite/stabilo permettant de vider l'aile (sable, feuilles...). N'hésitez pas à vous en servir.

Il est important de vérifier régulièrement votre Kona très soigneusement et rigoureusement, surtout après un usage intensif ou une longue période d'hivernage.

Rangement et Transport

Rangez toujours votre aile et votre équipement dans un endroit sec, protégé de toute source de chaleur directe. Votre voile doit être sèche avant d'être pliée.

Chaleur et humidité sont les facteurs de vieillissement les plus aggravants (exemple à proscrire : voile utilisée sous la pluie et stockée dans le coffre de la voiture au soleil).

Si votre voile entre en contact avec de l'eau de mer, rincez-la d'abord avec beaucoup d'eau douce. Puis séchez-la complètement, de préférence pas au soleil mais plutôt au vent. N'utilisez jamais un sèche cheveux etc.

Ne pliez pas une voile contenant des insectes qui peuvent abîmer le tissu en le rongant ou par sécrétion de matières organiques acides de leur vivant ou après leur mort.

Transportez votre aile dans le sac fourni par le constructeur et ne la laissez pas entrer en contact avec des huiles, des peintures, des agents chimiques, des détergents etc.

Nettoyage

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

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 kit de réparation les matériaux nécessaires à cela. Pour un accroc sur le tissu utiliser du ripstop autocollant.

Dans le cas où vous endommagez ou cassez une suspente, il est conseillé de la faire remplacer par une suspente fournie par Ozone (commande de suspentes individuelles www.flyozone.com) ou par votre revendeur. Il est important que la suspente de remplacement soit du même matériel, de même résistance et de même longueur. Vous pourrez vérifier la symétrie en comparant la suspente à celle qui se trouve du côté opposé. Enfin, il sera prudent d'effectuer quelques gonflages de vérifications avant de voler.

IMPORTANT

Ne rangez jamais votre aile si elle est mouillée

IMPORTANT

Ne jamais passer votre aile en machine ou utiliser de détergent.

Revision

Votre voile, comme votre voiture, doit être suivie techniquement afin de préserver le plus longtemps possible ses qualités de vol et de sécurité.

Si vous voulez vendre votre Kona, vous devez fournir à l'acheteur un certificat de révision récent. Votre voile doit être révisée par un professionnel qualifié au bout de 24 mois, ou 100 heures de vol, pour la première fois, puis tous les 12 mois par la suite.

Si vous volez fréquemment (plus de 100 heures par an), alors nous vous recommandons de faire réviser votre aile à l'issue de chacune de vos saisons de vols.

Le professionnel en charge de la révision devra vous informer de l'état général de votre aile, et si un ou plusieurs éléments demandent à 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 composants de votre aile.

La révision de votre aile doit être réalisée par un professionnel qualifié, compétent et reconnu par la société Ozone.

Vous êtes responsable de votre matériel, prenez en soin et une inspection visuelle régulière (lors du pliage par exemple) vous permet de suivre l'évolution de votre matériel. Soyez aussi attentif aux changements de comportement en vol de votre aile (vitesse plus faible, phases parachutales, décrochage en virage, mauvais gonflage...). La révision de votre Kona s'effectue obligatoirement sur plusieurs points précis.

La résistance à la déchirure du tissu

Un test de non-destruction suivant la norme TS-108 pour les parachutes de saut est effectué. On utilise alors un Bettsomètre (brevet BMAA N° GB 22700768 Clivbe Betts Sails).

LIMITATIONS

La résistance des suspentes

Les suspentes centrales (les plus sollicitées) sur les A, B, C et D au niveau des suspentes basses, intermédiaires et hautes sont testées.

Elles sont installées individuellement sur un banc de traction. La traction a lieu sur la longueur totale de la suspente jusqu'à rupture, la valeur de rupture est mesurée. La valeur minimum est 8G pour toutes les suspentes A + B et 6G pour le reste des suspentes, calculée à partir du PTV maximum homologué du modèle. Même chose pour les suspentes intermédiaires et les suspentes hautes. Si la valeur de rupture est trop proche de la valeur minimum calculée, le contrôleur devra proposer un délai maximum avant re-vérification de la suspente concernée.

Longueur des suspentes

Le contrôleur vérifie la longueur totale des suspentes (basse, intermédiaire, haute) sous une traction de 5 DAN. L'écart maximum accepté, entre la longueur mesurée et la longueur théorique, est de +/- 10 mm. Les changements pouvant apparaître sont un petit rétrécissement des C ou des D ou bien un léger allongement des A et B. Les conséquences de ces modifications sont notamment une diminution de la vitesse propre de l'aile, un gonflage poussif, etc.

Inspection générale de l'aile.

Une inspection générale doit être effectuée; tous les éléments, baleines, nervures, renforts etc. doivent être examinés par le professionnel.

La Kona a été conçue comme une aile paramoteur solo débutant ou intermédiaire. Elle convient à des pilotes débutants mais n'est pas faite pour le vol en tandem ou l'acrobatie. Les voiles Ozone sont conçues pour répondre aux normes les plus exigeantes et la Kona est homologuée EN 926.2 et 926.1, notamment par la DGAC. Elle est homologuée EN B avec les trims réglés en position basse. L'utilisation des trims ou bien un voler en dehors de la fourchette de poids prévue pour votre aile entraînent l'invalidation de l'homologation.

Tricycle

La Kona peut-être utilisée avec un tricycle léger du moment que le poids total en vol demeure dans la fourchette d'homologation.

Treuil

La Kona peut être treuillée. Il en va de la responsabilité du pilote d'utiliser un harnais et un mécanisme adaptés à cette activité et d'être correctement entraîné à l'utilisation de tous les dispositifs de la discipline. Tous les treuilleurs doivent être qualifiés et les pilotes aussi.

Lors du treuillage, vous devez vous assurer que la voile est bien positionnée au-dessus de votre tête. Dans tous les cas, la force de traction du treuil doit correspondre au poids du pilote.

Charge Alaire et Caractéristiques de Vol

Chaque taille de Kona a été conçue pour une fourchette de poids bien établie. Voler en dépassant le poids maximum défini pour la taille d'une aile entraîne l'invalidation de son homologation. La charge alaire d'une aile influe considérablement sur son comportement en vol. Très chargée, la Kona est plus réactive aux commandes du pilote et réagit plus dynamiquement à tout départ de configuration de vol normale. Une charge alaire élevée peut également entraîner un maintien en neutralité en spirale. Voler au poids maxi d'homologation ne convient qu'aux pilotes expérimentés ayant la capacité de contrôler une aile plus dynamique. Nous vous conseillons de choisir une taille d'aile vous permettant d'être en milieu de fourchette de poids préconisé homologué pour faire du vol libre; et de ne jamais voler au-dessus de la fourchette de poids préconisé lors d'un vol motorisé.

Vol Sous La Pluie

Les ailes modernes sont vulnérables à la pluie et aux moisissures. Voler avec une aile mouillée peut entraîner un départ de vol normal.

En raison de la conception actuelle des ailes, dépourvues de tout plissement, l'eau tend à s'accumuler au niveau du B.A. , provoquant ainsi un décollement du flux d'air , normalement collé à l'extrados. Ce décollement peut rendre l'aile susceptible au décrochage parachutal accidentel. Nous déconseillons par conséquent le vol sous la pluie ou même sous la rosée matinale.

Si vous êtes pris sous une averse, mieux vaut atterrir immédiatement. Si votre aile est mouillée durant votre vol, nous vous conseillons de maintenir l'accélérateur et/ou de relâcher les trims, même en finale. Ne faites surtout pas les grandes oreilles pour descendre plus vite car vous augmentez votre traînée et vous accroissez vos chances d'entrer en décrochage parachutal. Perdez plutôt de l'altitude en douceur avec des 360 légers et maintenez votre vitesse propre. Si jamais votre aile mouillée entre en parachutale, relâchez immédiatement les trims et accélérez pour reprendre de la vitesse.

Modifications

Votre Kona a été conçue et fabriquée pour vous procurer le maximum de sécurité, de maniabilité et de perfs. Toute modification effectuée sur votre aile entraîne l'annulation de son homologation et la rendra sans doute plus délicate à piloter. Nous vous recommandons donc de ne procéder à aucune modification de votre aile.

IMPORTANT

Ne volez pas sous une aile mouillée.

IMPORTANT

Ne modifiez votre aile sous aucun prétexte.

GARANTIE DE QUALITE OZONE

Nous attachons une attention extrême à la qualité de nos produits et toutes nos ailes sont fabriquées selon des normes très sévères dans nos propres usines. Chaque voile subit toute une série de tests et de contrôles et tous les composants de l'aile sont traçables. Nous sommes toujours heureux de lire les remarques des utilisateurs et tenons beaucoup à notre service après-vente. Ozone réparera ou remplacera gratuitement tout produit défectueux. Ozone et ses distributeurs alignent des ateliers de la plus haute qualité et toute réparation de produit ayant vieilli sera effectuée à un prix raisonnable. Si vous ne parvenez pas à joindre votre revendeur, contactez-nous directement à info@flyozone.com

Recapitulatif

La prudence est la raison d'être de notre sport. Afin de voler en sécurité, vous devez vous entraîner, accroître votre expérience et prendre conscience de tous les dangers environnants. Pour y parvenir vous devez voler régulièrement, vous former, vous exercer au sol le plus possible et vous intéresser à la météo. Si vous négligez une de ces règles, vous vous exposez alors à plus de risques. Le vol demande des années d'apprentissage, la progression est sans fin. L'expérience se construit lentement, ne brûlez donc pas les étapes en vous "mettant la pression". Vous avez toute votre vie pour apprendre et il n'y a pas d'âge pour voler très bien. Si les conditions ne sont pas bonnes, repliez et rentrez chez vous, demain sera un autre jour. Ne surestimez pas vos compétences, soyez honnête avec vous même. Et n'oubliez jamais qu'il vaut mieux être au sol en rêvant d'être en l'air que de se retrouver en l'air en regrettant de ne pas être resté au sol!

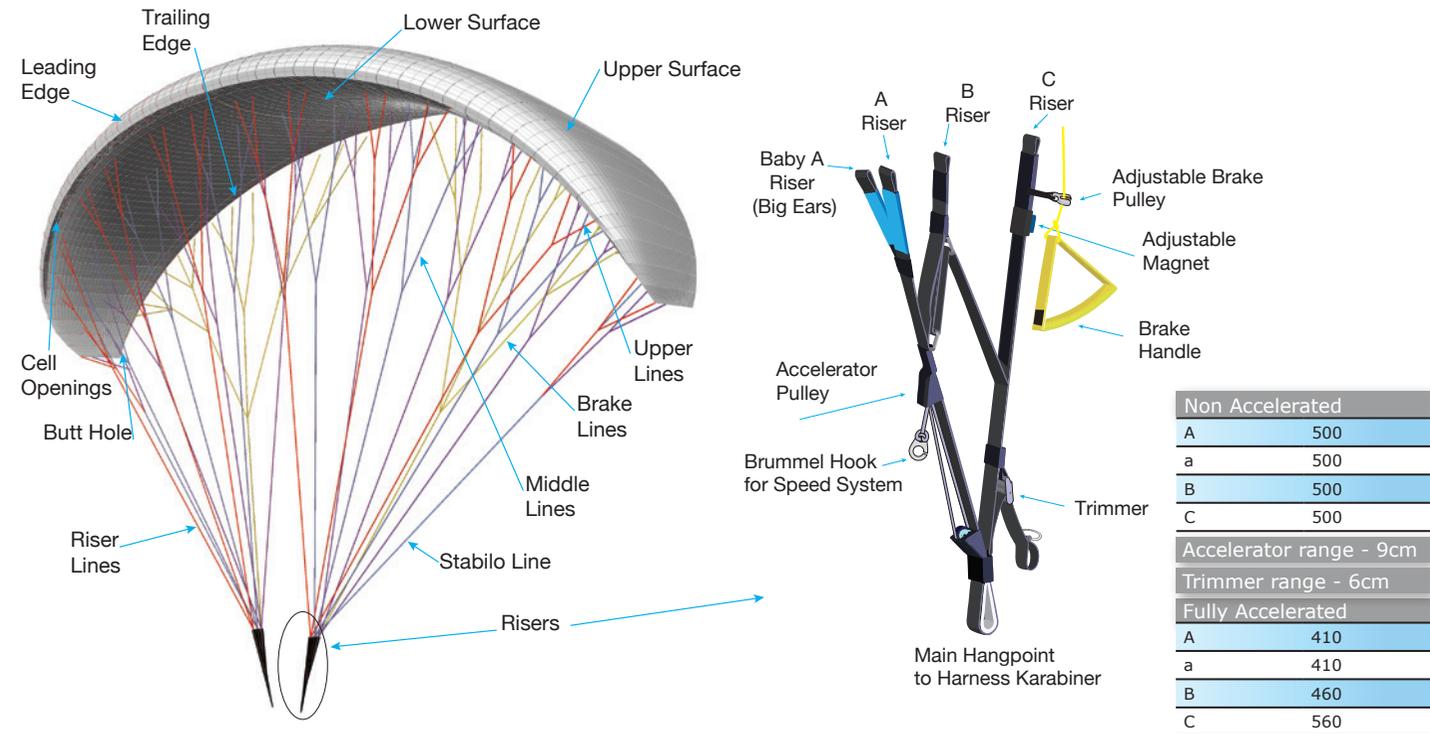
Le travail au sol est aussi une forme de vol qui vous rendra plus sensible et plus réactif aux informations que vous transmet votre aile. Enfin, faites preuve du plus grand respect pour la météo: Les éléments ont une force que vous pouvez à peine imaginer. Définissez vos limites et tenez-vous en à ce créneau.

Bons vols sous votre Kona.
Team Ozone

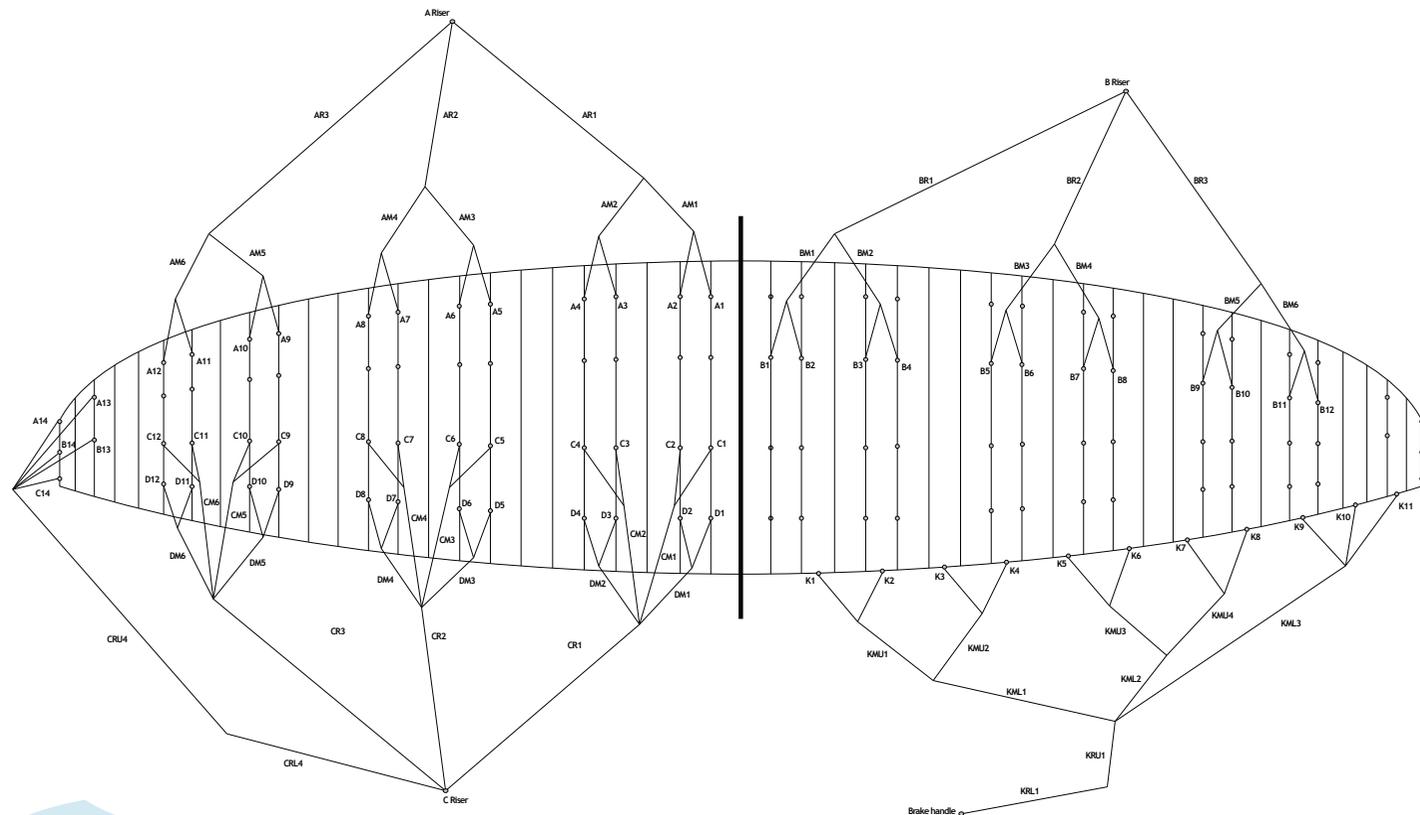
CARACTERISTIQUES

	22	24	26	27	29	31
No. of Cells	48	48	48	48	48	48
Projected Area (m2)	18.7	20.3	21.8	23	24.5	26.5
Flat Area (m2)	22.2	24.1	25.8	27.3	29	31.3
Projected Span (m)	8.23	8.57	8.87	9.12	9.4	9.78
Flat Span (m)	10.69	11.14	11.52	11.85	12.22	12.71
Projected Aspect Ratio	3.62	3.62	3.62	3.62	3.62	3.62
Flat Aspect Ratio	5.16	5.16	5.16	5.16	5.16	5.16
Root Chord (m)	2.63	2.74	2.84	2.92	3.01	3.13
Glider Weight (Kg)	4.80	5.00	5.31	5.53	5.78	6.10
Max Control Travel (cm)	70	70	70	70	70	70
EN certified Weight Range (Kg)	55-70	65-85	75-95	85-105	95-115	110-130
Recommended PPG range (kg)	55-100	65-115	75-130	85-145	95-160	110-180
Load Test 5.25G (kg)	270	270	270	270	270	270
Certification EN/LTF	B	B	B	B	B	B

ILLUSTRATIONS



Le plan détaillé de suspentage avec les longueurs de suspentes est disponible online.



LES MATERIAUX

Tissue

Extrados

Dominico DOKDO 30D MF

Intrados

Dominico DOKDO 30D MF

Nervures

Dominico DOKDO 30D FM

Renfort de Bord d'Attack

2.5/1.8mm Plastic pipe

Suspentes

Basses

Liros PPSL - 120/160/200kg

Moyennes

Edelrid 8000U - 70/90/130kg

Hautes

Edelrid 8000U - 70/90kg

Elévateurs et autres attaches

Maillons

Maillon Rapide - Peguet

Elévateurs

20mm zero stretch polyester webbing

Poulies

Ronstan ball bearing

Freins

Bas

Liros - 10-200-040 / DSL -140kg

Moyens

Liros DSL - 70kg

Hauts

Liros DSL - 70kg



1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements

WWW.FLYOZONE.COM