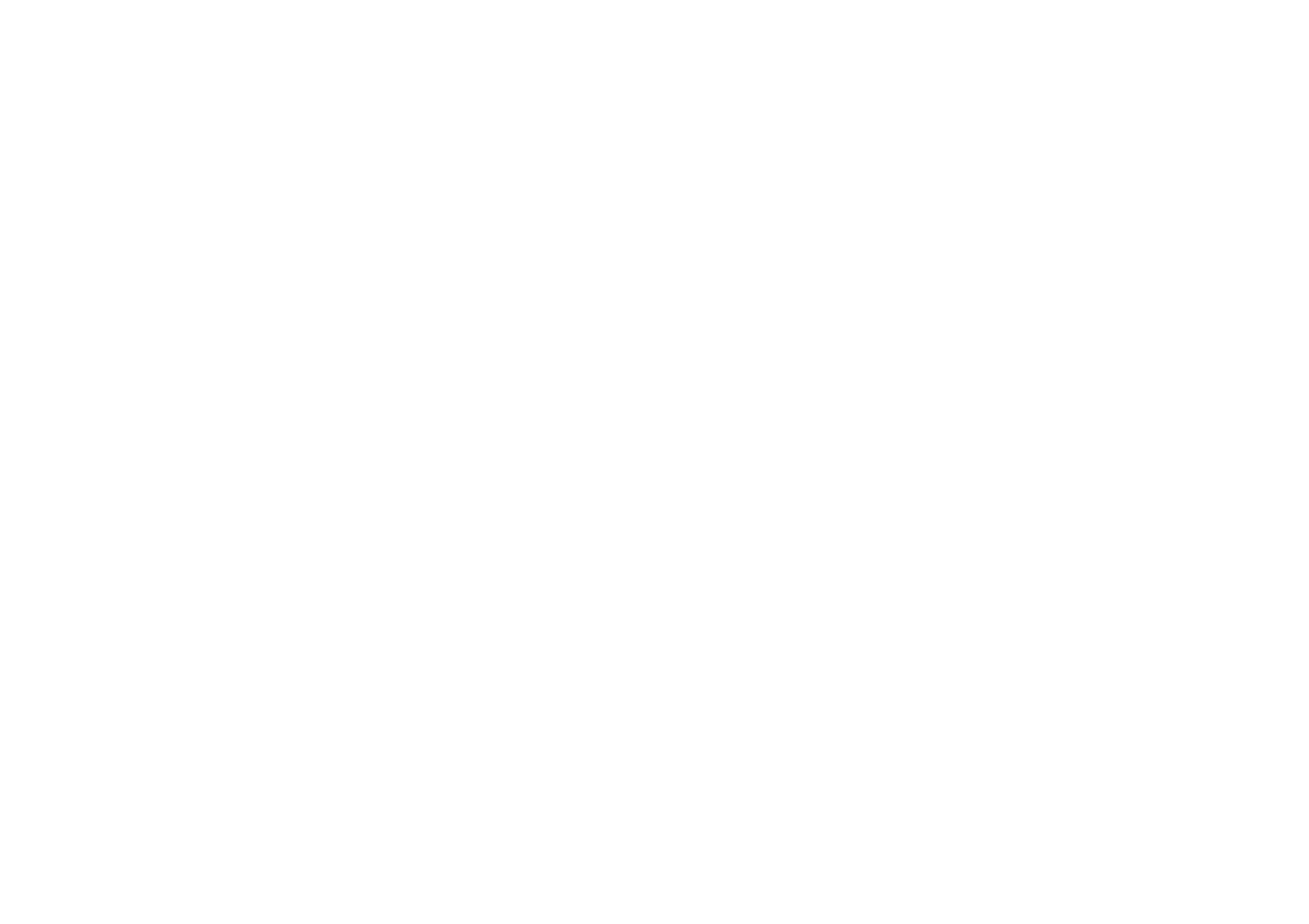




# TriOX

*Manuel de Vol*







## TABLE DES MATIERES

<b>Merci</b>	01
<b>Attention</b>	02
<b>Le Team Ozone</b>	03
<b>Votre Triox</b>	04
<b>Les Elévateurs</b>	05
<b>Préparation</b>	09
<b>Techniques De Vol De Base</b>	10
<b>Techniques De Vol Avancées</b>	16
<b>Incidents en Vol</b>	18
<b>Soins et Entretien</b>	20
<b>Limitations</b>	27
<b>Qualite d'Ozone</b>	29
<b>Matériaux</b>	30
<b>Plan de Suspentage</b>	31
<b>Illustration/Elévateurs</b>	32
<b>Caractéristiques</b>	33

## 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 Col de Bleine, 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 Triox. Vous y trouverez des explications détaillées concernant sa création ainsi que des astuces et conseils pour savoir comment la piloter au mieux, en assurant 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 Triox pour la première fois il est très important que vous lisiez attentivement ce manuel de vol. Si vous revendez votre Triox 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](http://www.flyozone.com) une mise à jour permanente vous informera des dernières communications concernant notamment la sécurité et les spécifications techniques de votre Triox. Merci de consulter ce site régulièrement.

Bon vol!  
L'équipe Ozone

## 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 dans les nuages.
- Seulement si vous faites toujours preuve de rigueur dans vos jugements, vous vivrez alors de nombreuses et heureuses années de vol..

## 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 Emilia Plak dirige le département Paramoteur. Elle est assistée d'un des meilleurs pilotes mondiaux : Alex Mateos, détenteur de nombreux titres de champions nationaux, européens et mondiaux. Ils apportent tous deux un précieux retour d'information et leurs conseils pendant toute la période de développement des produits, permettant ainsi d'obtenir la quintessence en matière de sécurité, de vitesse et de performances.

A la direction, Mike Cavanagh garde le contrôle de l'équipe quand il ne vole pas et assume la gestion. Il est assisté par Jean Christophe Skiera (JC) qui gère notre réseau de distributeurs et notre gamme de produits. La communication et le marketing sont assurés par Matt Gerdes, légende du base jumping. Karine Marconi, Isabelle Martinez et Chloe Villa assurent le bon fonctionnement de tout le dispositif.

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 Phong et dirige plus de 1000 employés.

## VOTRE TRIOX

Votre Triox a été spécialement conçue pour les chariots et paramoteurs. Compatible avec tous les trikes, du plus léger au plus lourd, le Triox est une aile polyvalente et fiable offrant une plateforme stable et rapide avec des caractéristiques faciles de décollage et d'atterrissage.

Le Triox gonfle facilement par toutes les conditions de vent sans tendance au dépassement. Le système d'assistance au décollage en trike aide beaucoup car il vous laisse les mains libres pour tenir vos freins et votre poignée de gaz. L'atterrissage est également excellent grâce à l'arrondi parfait pouvant être obtenu par les commandes de freins. La nature facile et pardonnante de l'aile élimine le stress du décollage et de l'atterrissage et vous permet de vous concentrer sur le vol.

Une fois en l'air, votre Triox se manie aisément grâce notamment à un ressenti progressif et direct aux freins. Les virages sont doux et coordonnés sans aucune tendance à plonger, mais l'aile conserve l'agilité et l'amusement qui ont fait la réputation des ailes Ozone. Le retour d'info de l'aile a été réglé pour filtrer les mouvements et les infos inutiles de sorte que le pilote et le passager puissent profiter du vol. Grâce à son profil à hautes performances, l'aile affiche un beau plané et un grand rendement en montée, tandis qu'un grand allongement et une faible traînée du suspentage contribuent à générer une grande autonomie avec un réservoir plein de carburant. Ceci fait de la Triox une excellente aile de cross.

Le Triox comporte un B.A. Shark Nose Ozone Reflex Profile (OZRP) spécialement adapté au paramoteur. Le profil Shark Nose maintient un niveau de portance de l'aile et une pression interne constants sur une grande plage d'angles d'attaque. Ceci confère à le Triox une stabilité accrue en vol accéléré. Il est non seulement très résistante aux fermetures en aérologie turbulente, mais aussi très résistante au décrochage, même par freinage profond à basse vitesse.

Les élévateurs ont été spécialement conçus pour les chariots ; les élévateurs courts étant pourvus de poignées TST pour la maniabilité à grande vitesse ; des positions réglables de poignées magnétiques de freins ainsi que des trims réglables pour une vitesse de croisière élevée.

Homologuée par la DGAC, testée EN en charge à 411 kg et disponible en deux tailles, la Triox peut s'adapter à une vaste gamme de motorisations et de charges alaires. L'aile convient au vol solo ou en tandem et convient à un très large éventail de pilotes grâce à sa facilité de décollage et de vol. Elle est dans l'ensemble très intuitive et très prévisible : Une aile de tricycle conçue pour durer de nombreuses saisons.

## LES ELEVATEURS

Les nouveaux élévateurs comportent des trims à grande débattement; des attaches magnétiques de freins ; un Tip Steering System (TST = dispositif de pilotage aux stabilos) ; un dispositif de réglage de la hauteur des poulies de freins ; des poignées de freins réglables ; un double point de fixation du système d'assistance au décollage et une colorisation des A pour un meilleur repérage.

### Trims

Le Triox est fournie avec des trims à long débattement réglables en l'air en fonction de l'aérogologie, de la phase de vol et de la charge alaire. Les trims comportent 4 rangées de coutures ; une ligne rouge basse et une ligne rouge haute séparées par deux lignes intermédiaires blanches.

Le réglage le plus bas -avec les trims tirés à fond- procure le taux de montée maxi et est recommandé pour monter avec le moteur mais non près du sol, le soaring ou le vol en thermique. La pression aux freins est alors très légère et la maniabilité à son mieux. C'est également la position de trim recommandée lorsque l'air devient turbulent et que le pilotage actif devient nécessaire. A ce niveau du réglage, les réactions aux fermetures sont à leur niveau minimum.

La première ligne rouge (basse) est recommandée pour le décollage car elle permet d'obtenir le meilleur compromis entre le comportement au gonflage et la vitesse de décollage. Décoller avec ce réglage est généralement très efficace par vent léger et/ou en altitude.

La ligne rouge supérieure marque le la limite d'utilisation des freins pour le contrôle directionnel sans affecter la stabilité de l'aile. Lorsque vous volez accéléré, avec les trims réglés au dessus de cette seconde ligne rouge, le contrôle directionnel DOIT être effectué en utilisant le TST. L'utilisation des freins en position d'accélération totale compromet la stabilité de l'aile et accroît les chances de fermeture de l'aile.

Les coutures blanches sont surtout là pour marquer la symétrie et réduire les chances d'un dérèglement asymétrique des trims en l'air. Ces coutures n'indiquent pas une vitesse de vol.

**IMPORTANT**  
En thermique ou en air turbulent, il est conseillé d'abaisser les trims en position de vitesse mini ou tout au moins jusqu'à la première couture rouge et de piloter l'aile activement.

**IMPORTANT**  
En cas de vol accéléré en position de trims supérieure à la seconde ligne rouge, le contrôle directionnel DOIT être assuré par le système TST. Ne touchez pas aux freins quand vous accélérez à fond.

### Lignes De Freins

Les freins sont soigneusement préréglés en usine et vérifiés.

- Assurez-vous que les deux suspentes de freins sont de la même longueur.
- 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 de ne pas déformer le bord de fuite quand on relâche les trims ou que l'on utilise les TST.

### Position Réglable De Poulie De Frein

La hauteur de la poulie de frein peut être réglée en fonction de la préférence du pilote et pour être bien positionnée par rapport aux points de suspension de la motorisation et au TST.

Les positions de poulies hautes conviennent aux moteurs à points d'accrochage bas tandis que les positions de poulies intermédiaires ou basses conviennent à des points d'accrochage plus élevés.

Pour régler la hauteur des poulies, commencez par les détacher des élévateurs puis rattachiez-les dans la position désirée. Ensuite, défaites les attaches aimantées Velcro et repositionnez-les à quelques cm en dessous de la nouvelle position des poulies. Si vous abaissez la position des poulies, vous devez également rallonger proportionnellement les suspentes de freins et les suspentes du TST. Le repositionnement des poulies en position moyenne sur les élévateurs nécessite un rallongement des suspentes de freins et du TST d'environ 10 cm (mesurés à partir de la marque repère sur les suspentes). Un repositionnement en position basse nécessite un rallongement de 20 cm.

#### **IMPORTANT**

**Dans le cas peu probable d'une rupture de drisse de frein ou de la perte d'une poignée, l'aile peut être dirigée en tirant doucement sur les élévateurs arrières ou en utilisant les commands du Tip Steering System (TST).**

#### **IMPORTANT**

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

### Le Tip Steering Système (TST)

Ce système fait appel à des poignées ergonomiques pour mieux contrôler la voile en vol à vitesse élevée. Ces poignées sont facilement accessibles et reliées aux extrémités des stabilos, vous procurant ainsi un très haut degré de précision et de confort dans les vols de croisière à vitesse élevée ou les virages à basse altitude. Le système permet un pilotage précis à haute vitesse sans avoir à utiliser les freins. Il est inutile de recourir à de grands gestes de pilotage. Pour faire un virage ; donc soyez doux et progressifs au début jusqu'à ce que vous maîtrisiez bien la maniabilité de votre aile.

Pour exercer le contrôle directionnel pendant que vous volez accéléré, (plus haut que la seconde ligne rouge) utilisez seulement le TST. **N'UTILISEZ PAS LES FREINS SEULS.**

L'application des freins lorsque la voile est à un faible angle d'attaque aura un effet négatif sur le profil Reflex et induira une perte de précision de pilotage, un roulis adverse et une moindre résistance aux fermetures. En vol accéléré, le TST peut être utilisé à la fois pour le contrôle de cap et pour des virages doux et bien tracés. Plus vous volez vite, plus le TST est efficace.

### Systeme d'Assistance au Décollage d'un Trike

Les élévateurs sont équipés de points d'attache spéciaux pour le système d'assistance au décollage d'un trike. Ce dispositif raccourcit les A pour aider au gonflage de l'aile (quand elle se trouve toujours derrière le trike). Il y a deux points d'attaches : un point supérieur et un inférieur. Vous pouvez utiliser l'un ou l'autre en fonction de vos préférences personnelles ou des exigences techniques imposées par votre trike. L'utilisation du point supérieur entraîne une plus forte traction du centre de l'aile pendant le gonflage et ceci est recommandé si votre technique fait faire un fer à cheval à votre aile. Le point inférieur entraîne un gonflage plus homogène sur toute l'envergure de l'aile. La façon dont vous étalez votre aile est par conséquent cruciale pour déterminer le point d'attache que vous utilisez.

Le dispositif d'assistance doit être réglé pour qu'une fois l'aile gonflée au-dessus de votre tête, il ne soit plus sous tension et n'exerce pas une traction malencontreuse des A.

La longueur du dispositif peut être réglée en fonction de vos goûts et des conditions d'utilisation. Si l'aile se gonfle trop vite, le dispositif doit être allongé pour diminuer cette vitesse ; tandis que si l'aile se gonfle trop lentement, le dispositif doit être raccourci. Il est inutile de tenir les élévateurs A pendant que l'on décolle avec le dispositif d'assistance.

### **Trike et Motorisation**

Le Triox est livrée prête à voler, mais sans aucun équipement additionnel pour le vol en tandem. Tous les accessoires tels que les écarteurs et autres pièces mécaniques spécifiques au trike doivent être livrés par le constructeur du groupe de motorisation et/ou du trike. Il en va de la responsabilité du pilote d'effectuer tous les essais de compatibilité entre son aile et son groupe de motorisation.

Le Triox convient à tous les trikes et groupes moteurs actuels. De nombreux modèles sont disponibles sur le marché et vous devrez sélectionner celui qui vous convient le mieux. Demandez toujours conseil à votre instructeur ou à des pilotes expérimentés avant de choisir votre propre équipement.

## PREPARATION

### **La Voile**

Pour vous familiariser avec votre aile, vous devez faire du gonflage au sol (sans et avec moteur). Pour les pilotes déjà expérimentés, vous ne devriez pas avoir de difficultés à voler avec le Triox pour la première fois dans des conditions habituelles pour vous. Pour les pilotes changeant de catégorie d'aile, nous vous recommandons d'effectuer vos premiers vols en conditions calmes, sur un site familier, le temps de vous habituer progressivement à votre nouvelle aile.

### **Check-List De Prévol**

Etalez le Triox 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 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 (ou A assist) 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**  
**Etalez toujours votre aile sous le vent du groupe moteur ; ne laissez jamais le groupe moteur sous le vent de l'aile ou connecté au groupe moteur si le matériel n'est pas surveillé.**

**IMPORTANT**  
**Ne volez jamais sous une aile endommagée ou avec des suspentes détériorées.**

### **Décollage avec un Chariot**

Assurez-vous que votre aire de décollage est suffisamment longue pour pouvoir décoller face au vent, éviter des arbres ou des lignes électriques ou tout autre obstacle pouvant vous mettre en danger en cas de panne moteur. Volez toujours avec une marge de sécurité suffisante pour qu'une panne ne vous prenne pas au dépourvu. Vous devez toujours pouvoir planer vers un atterro de secours.

- Après votre visite pré-vol, étalez votre aile selon une arche parfaite avec le BA ouvert.
- Fixez les mousquetons ou les points d'attache de votre chariot.
- Disposez soigneusement les suspentes au dessus des points d'attaches de chaque côté de votre chariot. Tirez le chariot vers l'avant de sorte qu'il soit parfaitement centré et aligné dans le vent. Tendez doucement les suspentes de façon symétrique en prenant gare de ne pas fermer le BA.
- Veillez à ce qu'aucune suspente ne touche la roue avant.
- Pour améliorer les caractéristiques de gonflage, nous vous conseillons de régler les trims sur le premier repère rouge du bas et d'utiliser le dispositif d'assistance au décollage lorsque vous employez un chariot.
- Après avoir effectué votre dernière check list et vérifié les bonnes conditions, appliquez doucement de la puissance de sorte que le chariot entame sa course et que l'aile se gonfle bien.
- Dès que l'aile atteint environ 60 ° d'angle, mettez les gaz pour accélérer. Pendant le décollage avec l'aile au dessus de vous, le tangage et le cap doivent être soigneusement contrôlés aux freins.
- En cas de gonflage asymétrique, réduisez un peu les gaz de sorte de maintenir une vitesse tout en utilisant les freins et en plaçant bien votre tricycle sous l'aile grâce à la roulette avant.

Il convient de prendre des précautions en décollant avec un vent bien établi : il est en effet possible que le chariot soit tiré en arrière au moment du gonflage, ou latéralement en cas de gonflage asymétrique. Même sous un vent moyen, si le pilote ne contrôle pas bien son engin, il est possible d'être tiré en arrière ou sur le côté, avec un risque de renversement du chariot et une incarcération du pilote et du passager sous le trike.

**IMPORTANT**  
**Les trims peuvent être positionnés sur la première ligne rouge pour un meilleur gonflage.**

**IMPORTANT**  
**Ne tentez pas de décoller en chariot par vent fort.**

### **Décollage aux Pieds**

Bien que spécifiquement conçue pour le vol en trike, il est tout à fait possible de décoller à pied sous un Triox. Un tel décollage exigera de l'attention en raison de la petite superficie de l'aile et de la charge alaire importante. Pour un gonflage plus facile, surtout par vent nul, vous pouvez relâcher les trims jusqu'à la première ligne rouge.

En gonflant votre aile, tenez vos élévateurs A. Après avoir parcouru la check list et vous être harnaché, tenez-vous debout bien au milieu de l'aile afin d'assurer un gonflage équilibré et progressif. Courez en restant bien debout et non plié vers l'avant afin de maintenir une poussée moteur bien horizontale et d'éviter que ce dernier vous propulse au contraire vers le sol! Quand vous aurez atteint la vitesse idoine, tirez doucement sur les freins pour décoller. Ne cessez pas de courir jusqu'à ce que vos pieds aient quitté le sol, assurant ainsi un décollage en toute sécurité.

#### **Décollage face à la pente -vent nul à léger**

Dès que la bouffe de face est favorable, avancez : vos suspentes doivent se tendre en un ou deux pas. L'aile commencera immédiatement à se gonfler. Maintenez une pression constante et régulière sur vos élévateurs jusqu'à ce que l'aile soit au dessus de votre tête.

Ne tirez pas ou ne poussez pas vos élévateurs en avant, sous peine de déformation, voire de fermeture du B.A., ce qui rendra votre décollage plus difficile et potentiellement dangereux.

Au cours de votre décollage, ayez une gestuelle souple : nul besoin de brutalité. Vous avez suffisamment de temps pour vérifier la position de votre aile au dessus de votre tête avant de vous lancer. Une fois que vous avez constaté que Le Triox est bien positionnée, mettez les gaz et accélérez régulièrement pour vous envoler.

**IMPORTANT**  
**Nous vous conseillons vivement d'envisager un décollage avec une aile partiellement gonflée ou avec un contrôle approximatif en roulis et tangage.**

### Décollage face voile -vents légers à forts

Etalez votre Triox comme pour un décollage face à la pente. Faites cependant face à la voile et attachez vos élévateurs correctement (un demi tour à chaque élévateur et les croiser conformément au sens dans lequel vous voulez vous retourner) vous pouvez à présent faire monter la voile avec les A. Une fois l'aile montée, freinez-la doucement, retournez-vous et procédez au décollage.

Par vent fort, préparez-vous à avancer un peu vers la voile lors de son gonflage. Ceci enlèvera une partie de son énergie et l'empêchera éventuellement de vous dépasser. Une fois l'aile stabilisée au dessus de votre tête, mettez doucement les gaz et accélérez régulièrement pour obtenir un décollage bien contrôlé et propre.

Exercez-vous autant que possible au sol! C'est très amusant et cela vous permettra de bien mieux sentir les réactions de votre aile. Vous éprouverez par ailleurs plus de plaisir à voler en maîtrisant mieux vos décollages.

### La Phase de Montée

Une fois en l'air, poursuivez votre vol face au vent pendant votre montée initiale. En réglant vos trims au standard (homologué), vous obtiendrez le meilleur taux de montée. N'essayez pas de monter selon un angle trop prononcé ou en utilisant vos freins. L'aile a déjà un angle d'attaque conséquent, si bien que si vous augmentez encore cet angle avec les freins en subissant la poussée dorsale du moteur, vous risquez de vous retrouver en limite de décrochage. De plus, en cas de panne moteur, le pendulage arrière du pilote, combiné au violent tangage avant de l'aile risquent de vous faire revenir très durement vers le sol. N'effectuez pas de virage ou d'autres manoeuvres avant d'avoir acquis une bonne vitesse et une certaine altitude. Évitez aussi les virages bas en vent arrière sous faible vitesse.

Le Triox est bien amortie en roulis mais dans certaines circonstances, le pilote peut provoquer des oscillations. Ceci est causé par le couple moteur/hélice et le déplacement de poids du pilote et/ou les actions de freinage. Pour arrêter ces oscillations, réduisez un peu les gaz

et assurez-vous de neutraliser vos déplacements de poids et vos actions de freinage. vous pourrez remettre les gaz dès la fin des oscillations.

A pleine puissance, l'effet de couple entraînera un changement de cap et la meilleure façon de corriger cet effet sera d'ajuster les trims de façon asymétrique.

La maniabilité de le Triox est véritablement incroyable. Nous avons beaucoup travaillé sur le réglage de l'aile de façon à obtenir un virage à très haut rendement et très serré car la capacité à monter en virage est très importante pour le vol moteur, rendant ainsi l'aile très agréable à piloter au décollage et en thermique.

### 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, le Triox peut atteindre une vitesse élevée en ligne droite sans perdre d'altitude en volant avec les trims relâchés. Faites attention lorsque vous positionnez les trims au-dessus de la ligne rouge supérieure et ne le faites qu'en vol calme.

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 les trims. En turbulences, le profil Reflex est extrêmement stable. Il résistera à des niveaux raisonnables de turbulences et résistera bien aux fermetures sans pilotage actif. Plus l'aile vole vite, plus elle est stable, grâce au profil Reflex. En turbulences modérées, il vaut mieux s'abstenir de piloter l'aile de façon active, mais plutôt la laisser amortir les turbulences d'elle-même ; l'utilisation des freins en vol accéléré diminuant la stabilité inhérente du profil. En aérologie très turbulente, Ozone recommande de positionner les trims au repère rouge du bas et de piloter l'aile de façon active. De cette façon, vous serez en meilleure position pour réagir en cas d'incident.

**IMPORTANT**  
**Au décollage et à l'atterro, utilisez seulement les freins. En aérologie turbulente, utilisez les freins pour contrôler le cap, le tangage et la pression interne ; n'utilisez pas le TST.**

### **Virage**

Pour vous familiariser avec le Triox vous devez effectuer vos premiers virages graduellement et progressivement. Pour réussir un virage efficace et bien coordonné sous votre Triox, vous devez regarder dans la direction où vous voulez aller et ensuite appliquer doucement le frein du même côté jusqu'à obtenir l'inclinaison en roulis désirée. Pour régler la vitesse et le rayon de ce virage, coordonnez bien vos freins intérieur et extérieur. Si vous volez accéléré au dessus du repère rouge supérieur, n'utilisez PAS le frein mais le TST pour contrôler votre cap.

### **Pilotage Actif**

En air turbulent, le profile Ozone Reflex (OZRP) est très stable. Il supportera un niveau raisonnable de turbulence avec une forte résistance à la fermeture sans action du pilote. Plus la voile vole vite, plus forte est la stabilité intrinsèque, car le Reflex produit plus d'effet.

Les éléments clés d'un pilotage efficace sont le contrôle du tangage et de la pression de la voile: En air très turbulent, si la voile plonge fort devant vous, utilisez les freins pour la ralentir. De même, si la voile part derrière vous, relâchez les freins pour l'accélérer.

Évitez de voler en aérologie turbulente avec beaucoup de frein car vous risquez de mettre l'aile en décrochage. Vérifiez toujours votre vitesse air. En turbulences modérées, il vaut mieux ne pas piloter trop activement l'aile, mais au contraire la laisser amortir d'elle-même les turbulences car de faibles actions aux freins sont susceptibles de nuire à la stabilité intrinsèque du profil.

En turbulences sévères, Ozone recommande de replacer les trims au neutre lent et de piloter activement. Vous serez ainsi dans la meilleure position pour réagir en cas d'incident. Aucun pilote n'est à l'abri d'une fermeture en aérologie turbulente et un pilotage actif devrait éliminer les chances de fermeture. En air très agité, soyez encore plus actif ; anticipez les mouvements de votre aile, vérifiez bien votre altitude et ne surpilotiez jamais.

### **IMPORTANT**

**N'entamez jamais un virage à vitesse mini (freins tirés au maximum) car vous risquez la vrille.**

### **IMPORTANT**

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

### **Atterrissage**

Le Triox ne fait preuve d'aucun comportement inhabituel à l'atterro. Nous recommandons un retour des trims en position premier ligne rouge. 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.

**Techniques de Descente Rapide**

Ozone vous rappelle que ces techniques restent des manoeuvres d'urgence et qu'une formation en école est indispensable pour les maîtriser. N'oubliez pas qu'une bonne analyse des conditions aérologiques et de leurs évolutions vous évitera bien des soucis.

**Les Oreilles**

La rétraction des stabilos augmente sensiblement le taux de chute sans modifier la vitesse sol. Ceci peut être utile pour sortir d'un nuage ou pour traverser rapidement le thermique d'une colline en cas d'atterrissage au sommet.

Pour faire les oreilles, gardez vos poignées de freins à la main ; saisissez-vous des suspentes extérieures des A et tirez-les jusqu'à rétraction de vos stabilos. Sur le Triox, la suspente externe A est reliée au petit élévateur A, ce qui facilite son identification et sa sollicitation. La taille des oreilles peut être modifiée en tirant plus ou moins sur les suspentes concernées. Vous pouvez modifier votre cap en effectuant des déports de poids dans votre sellette. Pour réouvrir les oreilles, lâchez simultanément les deux A et freinez doucement pour regonfler vos stabilos. Evitez un freinage brutal et de grande ampleur sous peine de parachutale, voire de décrochage. Vous pouvez faire les oreilles en approche et en finale, mais elles devraient être réouvertes avant l'arrondi final. Ozone déconseille ce type de manoeuvre par conditions aérologiques fortes en raison du risque potentiel de décrochage, particulièrement en cas de gradient de vent négatif.

Une fois que les oreilles sont enclenchées, vous pouvez encore accentuer le taux de chute en poussant sur le barreau de l'accélérateur ; n'essayez cependant JAMAIS de faire les grandes oreilles si l'utilisateur est déjà utilisé. Ceci peut entraîner une grosse fermeture. Donc faites d'abord les oreilles puis appuyez sur le barreau.

Il est toujours possible d'entrer en 360 avec les oreilles, mais cela n'est pas recommandé car une manoeuvre très serrée sollicite très fortement les suspentes et une rupture pourrait alors survenir.

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

**Ne pas enclencher de 360 avec les grandes oreilles**

**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. Le Triox 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.

**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 Triox se ferme alors que vous êtes en position accéléré, tirez les trims à fond immédiatement avant d'essayer de rouvrir la voile.

### Cravates

Si votre stabilo se coince dans les suspentes, vous êtes victime d'une 'cravate'. Ceci peut entraîner 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 relâchez les trims. 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 trims.

**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 renforts 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 renforts en plastique du BA. Ne pas plier les renforcements en plastiques, mais continuer a 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 regrouper 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.
- N'exposez pas votre aile aux U.V ou chaleur excessive. Pliez-la dès la fin de votre vol. Ne la faites pas cuire au soleil.
- 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 Triox 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'éventuelle 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](http://www.flyozone.com)).

#### **IMPORTANT**

**Ne rangez jamais votre aile si elle est mouillée**

#### **IMPORTANT**

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

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.

### **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 Triox, 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.

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 Triox 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).

### 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 14G pour toutes les 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.

## LIMITATIONS

Le Triox a été conçue pour voler avec un chariot ou un paramoteur dorsal. Elle convient donc au vol solo ou tandem du moment que les poids maxi sont respectés. Il faut faire extrêmement attention en cas de décollage à pied en raison de la petite superficie de l'aile et de la forte charge alaire.

Le Triox est destinée à des pilotes compétents; elle ne convient pas à des pilotes débutants et en cours de formation.

Les ailes Ozone sont conçues et construites selon les normes de qualité les plus élevées par une équipe dédiée de professionnels. Le Triox est homologuée EN 926.1 pour les tests de charge et est homologuée par la DGAC.

### Treuil

Le Triox 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.

### Le PTV

Le Triox est conçue pour emporter une charge utile bien définie. Ne voler jamais en dehors de la fourchette de poids conseillée par le constructeur. Les caractéristiques et le comportement de l'aile dépendent en grande partie de la charge alaire et du groupe moteur. Des ailes petites et/ou bien chargées sont plus dynamiques que des ailes plus grandes ou moins chargées.

### Modifications

Votre Triox 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 modifiez votre aile**  
**sous aucun prétexte.**

### **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.

**IMPORTANT**  
**Ne volez pas sous une aile mouillée.**

## **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](mailto: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 Triox.  
Team Ozone

## LES MATERIAUX

### Tissue

#### Extrados

Dominico DOKDO 30D MF

#### Intrados

Dominico DOKDO 30D MF

#### Nervures

Dominico DOKDO 30D FM

#### Renfort de Bord d'Attack

2.5mm Plastic pipe

### Suspentes

#### Basses

Edelrid 8000U 280/360/470kg

#### Moyennes

Edelrid 8000U 190/230/280kg

#### Hautes

Edelrid 8000U 130/190kg

### Elévateurs et autres attaches

#### Maillons

Maillon Rapide - Peguet

#### Elévateurs

20mm polyester pré-étirés

### Freins

#### Bas

Liros 10-300 / 10-200 / DSL 070

#### Moyens

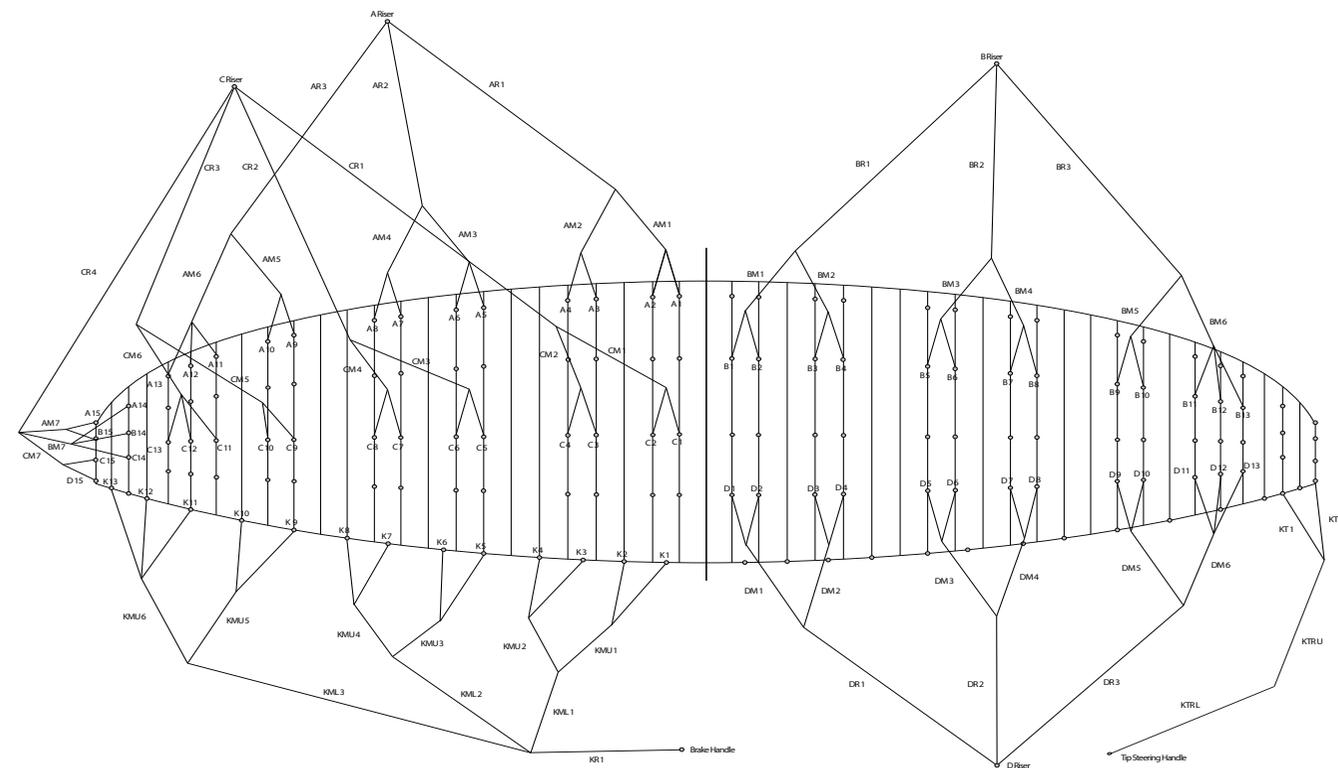
Edelrid 8000U 190

#### Hauts

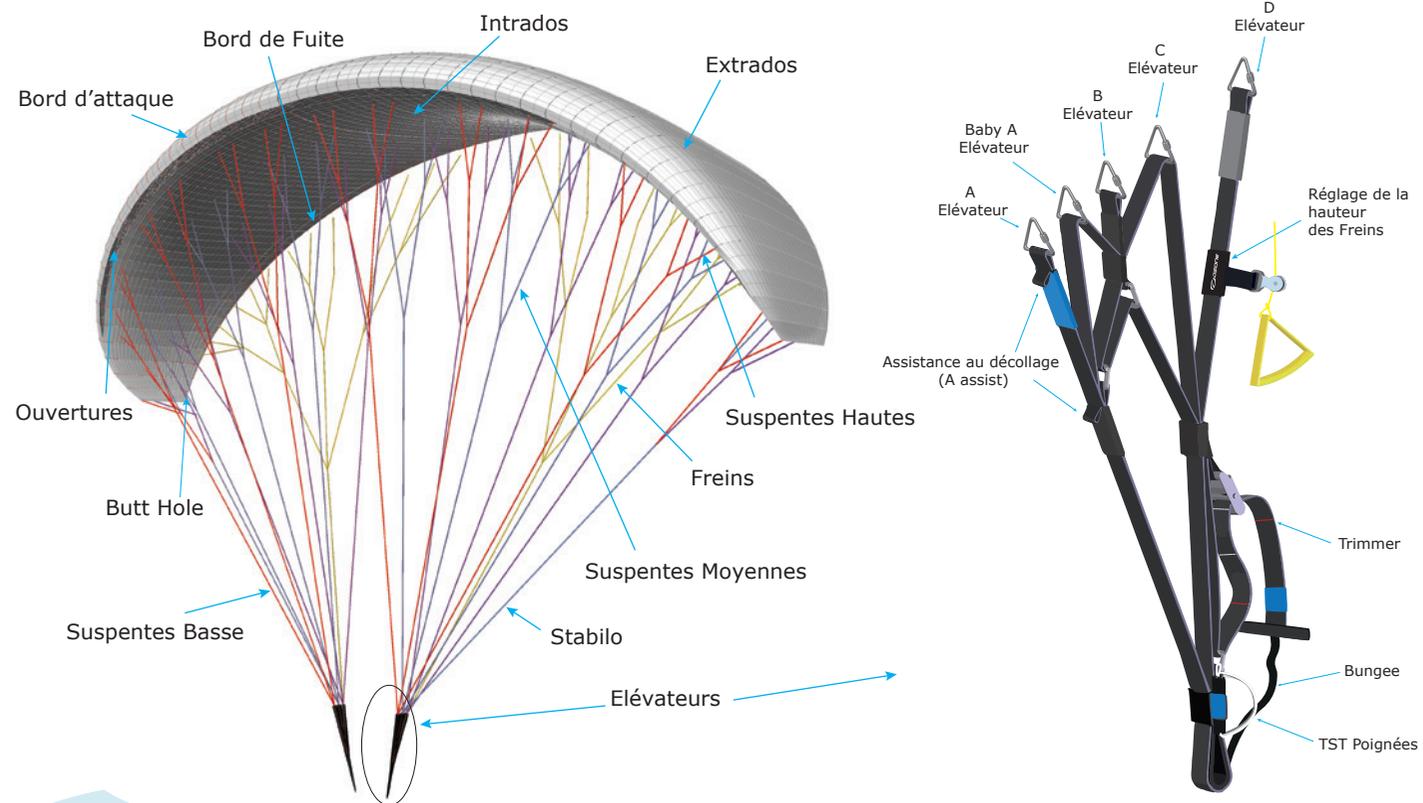
Edelrid 8000U 190

## PLAN DE SUSPENTAGE

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



## ILLUSTRATIONS



## CARACTERISTIQUES

	<b>34</b>	<b>38</b>
Nombre de Cellules	48	48
Surface Projetée (m <sup>2</sup> )	29.3	32.7
Surface à Plat (m <sup>2</sup> )	34	38
Envergure Projetée (m)	10.37	10.97
Envergure à Plat (m)	13.17	13.92
Allongement Projeté	3.7	3.7
Allongement à Plat	5.1	5.1
Corde Max (m)	3.3	3.5
Poids total de l'aile (Kg)	7.77	8.49
PPG Plage de Poids (Kg)	130-320	160-380
Charge Max/5.25g (kg)	411	411
Homologation	DGAC	DGAC



1258 Route de Grasse  
Le Bar sur Loup  
06620  
France

*Inspired by Nature, Driven by the Elements*  
[www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)