

 **OZONE**
MAX

MANUAL



RACERMAX



CONTENTS



Manuel (FR)	02 > 17
Plan des Élévateurs	06
Plan de Suspentage	20
Materieux	22
Technical Specifications	22





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 avec 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 Magmax. 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.

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

Si vous revendez votre Magmax assurez vous de transmettre ce manuel au futur propriétaire.

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 Magmax. Merci de consulter ce site régulièrement.

Safe Flying
Team Ozone

ACTION

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 Magnum 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 prévient 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 soit cohérent et respecté à chaque vol.

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

Éviter 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.

TEAM OZONE



Toute l'équipe Ozone est animée depuis le début par la même passion du vol libre et de l'aventure. Cette passion se retrouve dans notre quête de développer des parapentes Ozone encore meilleurs, plus sûrs et plus ludiques. Dav Dagault est responsable de la conception des ailes. Il a acquis beaucoup d'expérience tant en compétition qu'en vol cross. L'équipe de conception comprend également des pilotes de test Russell Ogden, Luc Armant et Fred Pieri. Luc, acro de XC, a un passe d'architecte naval. Il apporte son riche savoir et ses idées à la 'design team' et il travaille en étroite collaboration avec Dav dans la procédure de création design. Russ est un pilote de compétition de très haut niveau et un ancien moniteur de parapente. Régulièrement il exécute des séries des tests rigoureux sur les créations de parapente de Dav. Fred est la nouvelle recrue de notre équipe. Il est ingénieur en mécanique, mathématicien et spécialiste du vol bivouac, et il travaille en étroite collaboration avec Dav et Luc.

L'ex championne du monde Emilia Plak dirige notre département paramoteur. Elle est assistée par Mathieu Rouanet, lui-même ancien champion du monde, d'Europe et de France. Ils apportent tous les deux des conseils et retours très précieux dans notre processus de développement pour produire un parfait équilibre entre sécurité, vitesse et performance.

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

Notre usine de production au Vietnam est dirigée par Dr Dave Pilkington qui travaille sans répit sur la réalisation d'ailes et de prototypes ainsi que sur la recherche de nouveaux matériaux et techniques de fabrication pour nos produits futurs. Il est secondé par Ngan et dirige plus de 700 employés.



VOTRE MAGMAX

La série des biplaces Magnum a été utilisée par plus de pilotes professionnels que n'importe quelle autre voile pendant ces 5 dernières années. Nous sommes fiers de cet héritage et il a été difficile d'améliorer le concept original. Nos buts étaient de conserver les meilleures caractéristiques du Magnum initial tout en le rendant encore plus facile à piloter.

Le Magnum2 a demandé plus de trois ans de développement et il a été testé de manière exhaustive dans toutes les conditions de vol; décollages ventés, vent arrière, conditions alpines et de bord de mer, et tout ce qu'il y a au milieu. Comme le Magnum d'origine, il est à la fois sûr et polyvalent pour tous les biplaceurs professionnels et excelle en toutes conditions.

Le MagMax est dérivé du Magnum2 et a été spécialement adapté au paramoteur et au chariot. Les pilotes professionnels remarqueront en premier un décollage plus facile grâce à une voile bien plus légère. De manière incroyable, sans réduire la résistance de la voile ni sa longévité vous avons réduit le poids de 700 grammes. Cela a amélioré non seulement le gonflage et le décollage, mais aussi le comportement en vol. L'autre amélioration notable est une moindre pression aux freins. Les pilotes pro apprécieront la sensation plus facile en virage et aussi une ressource plus sensible et plus accessible pour poser en douceur.

Avec un peu plus d'allongement et 6 cellules supplémentaires, le Magmax dépasse la version précédente non seulement en termes de confort et de facilité d'utilisation, mais aussi en finesse et en taux de montée. Un nouveau plan de suspentes a permis une réduction de 18% de la trainée de suspentage, ce qui vous permettra de passer plus de temps en l'air avec votre passager si vous le souhaitez. Et si vous voulez descendre, le coinreur d'oreilles vous ramènera au sol rapidement et facilement.

Les passagers remarqueront (ou pas, selon les cas) le meilleur confort de vol qu'on puisse offrir. Une augmentation de l'efficacité globale de la voile a aussi permis une amélioration de la « douceur » du vol, avec un meilleur comportement en conditions actives.

Le Sac

Le sac a été spécialement redessiné pour le Magmax pour avoir un portage confortable et efficace (ceinture matelassée et bretelles ergonomiques réglables) tout en gardant un volume adapté à tout le matériel de vol pour deux personnes. Les poches latérales et supérieures facilitent le rangement de l'ensemble de votre équipement. Nous vous proposons le Easy Bag en option. Il est utilisé pour un pliage simple et rapide ainsi que pour une protection au UV lors d'attente sur le décollage. Prenez votre aile en champignon, posez la sur le Easy bag déplié, refermez le tout en ajustant les sangles de serrage. Hop sur le dos et c'est parti, il n'y a pas plus simple et rapide.

Les Élévateurs

Le MagMax a été conçu avec un système à 4 élévateurs. Chaque élévateur est recouvert d'une sangle bleue, ce qui rend leur identification aisée. Les A sont gris – vous remarquerez que les A sont séparés en deux parties, le petit élévateur à l'arrière qui tient une seule suspente est le « Baby A » conçu pour rendre l'application des « oreilles » plus simple.

Les élévateurs comportent un système spécifique pour aider le décollage en chariot, deux poulies permettant d'ajuster la position des freins et deux aimants pour le système ajustable TST et la position basse de freins.

Suspentes de frein

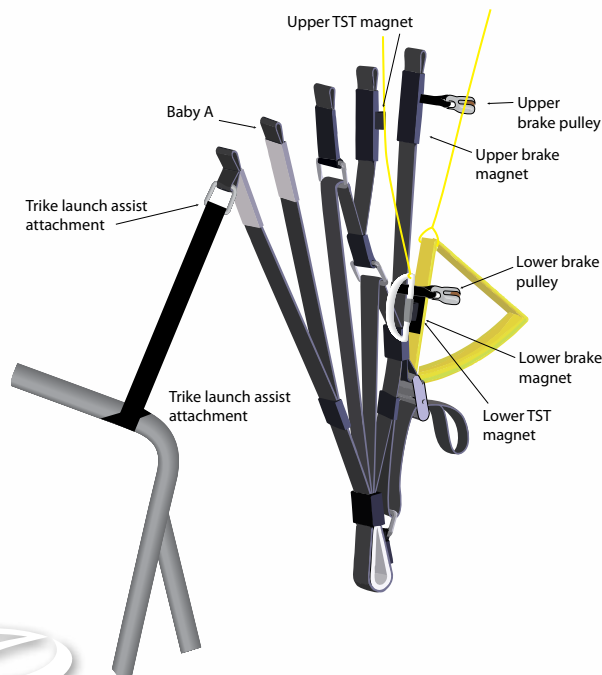
La longueur des freins a été réglée précisément pendant nos tests. Nous pensons qu'il vaut mieux avoir à piloter avec éventuellement un "tour de freins" autour des mains ou (un tour de suspente autour de la main). Mais si jamais ce réglage d'origine ne vous convenait pas, et que vous décidiez de modifier celui-ci, vous devez absolument respecter les précautions suivantes:

- Assurez-vous de la parfaite symétrie des longueurs des deux freins.
- Si une poignée de frein a dû être détachée de sa suspente,

vérifiez que la suspenste rattachée à nouveau passe bien dans sa poulie et emprunte le bon chemin.

- Quand les poignées de freins sont lâchées en vol, les freins doivent décrire un 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 un jeu d'au moins 10 cm entre le départ de votre action à freiner et le début de déformation du bord de fuite.

IMPORTANT: Si jamais une poignée de frein venait à se détacher ou à casser, la voile peut être pilotée en tirant doucement sur les 2 élévateurs arrière (élévateurs D) pour se diriger ou bien en utilisant la poignée TST.



➤ Position de freins ajustable

La hauteur de la poulie de frein peut être ajustée selon les préférences du pilote afin de s'adapter aux points d'accrochage de l'unité de motorisation. Il existe deux positions : Haute et Basse. La position Haute (qui correspond au réglage d'usine) convient aux moteurs ayant des points d'accrochage bas tandis que la position Basse conviendra aux unités ayant des points d'accrochage situés plus haut.

Si vous baissez la hauteur de la poulie, vous devez également allonger la suspenste de frein d'une longueur correspondante. Le fait de passer les poulies en position Basse exige d'augmenter la longueur de la suspenste de frein – utilisez la marque correspondante sur les suspentes de frein.

- Premièrement, il faut défaire le nœud de la poignée de frein et retirer la suspenste de la poulie supérieure.
- Repassez la suspenste de frein dans la poulie inférieure.
- Attachez à nouveau la poignée de frein avec un nœud adéquat à la longueur voulue en utilisant la deuxième marque.

IMPORTANT: Si vous modifiez la hauteur de la poulie de frein, vous devez ABSOLUMENT rallonger les suspentes de frein à la longueur.

➤ Trims

Le Magmax est équipé d'afficheurs afin que la vitesse bras hauts puisse être ajustée en fonction de vos goûts et de la charge emportée.

Les trims possèdent une ligne de couture blanche qui représente le trim "standard". C'est la position que nous conseillons pour le vol « normal » avec une charge « normale ». Dans cette position le Magmax volera à sa meilleure finesse en air calme.

Au décollage il peut être avantageux de relâcher légèrement les trims (environ 2cm) pour permettre un gonflage plus rapide. Le taux de chute et la pression aux freins sont réduits quand les



trims sont totalement tirés (position la plus lente), cette vitesse peut être utilisée en soaring ou pour exploiter les ascendances. Cependant si vous volez près du bas de la fourchette de poids il n'est pas conseillé de voler en position lente.

Pour une meilleure pénétration dans le vent de face ou de travers et une meilleure finesse en air descendant, vous devez voler plus vite que la vitesse normale en relâchant les trims. Jusqu'à la moitié ou au tiers de la course des afficheurs, la finesse et la stabilité ne seront pas dégradées de manière significative et votre performance s'en trouvera améliorée. Le Magnum2 est stable à pleine vitesse, cependant nous conseillons de ne pas voler à pleine vitesse proche du relief ou en air turbulent.

Pour effectuer l'approche d'atterrissage il est conseillé de remettre les afficheurs en position standard sur la couture blanche.

Attention: Si vous volez avec une faible charge, ne volez pas totalement ralenti.

Attention: Ne volez pas avec les afficheurs complètement relâchés si vous êtes proche du relief ou en air agité.

➤ Système d'assistance pour le décollage en chariot

Les élévateurs sont équipés d'un point d'attache spécial pour le système de décollage en chariot. Ce système raccourcit les élévateurs A pour aider la première phase de gonflage (quand la voile est toujours derrière le chariot/pilote). Pendant le gonflage son effet diminue graduellement et disparaît entièrement quand la voile est directement au-dessus.

La longueur du système peut être ajustée en fonction des conditions ou de vos goûts. Si la voile gonfle trop vite, le système doit être rallongé pour réduire la vitesse, tandis que si la voile monte trop lentement le système doit être raccourci. Il n'est pas nécessaire de tenir les élévateurs A pendant le décollage avec le système d'assistance. Le système fait part de la construction du chariot aussi veuillez consulter le manuel du chariot pour plus d'informations.

➤ Ecarteurs

Votre Magmax est livré avec une paire d'écarteurs Ozone, ils comportent un système innovant pour faire les oreilles appelé Ear Blocker System. Assurez vous de bien attacher les écarteurs aux bons cotés; l'écarteur marqué avec un L (comme Left) est à gauche celui marqué avec un R (comme Right) est à droite. Assurez vous que la boule de blocage est bien vers l'extérieur de l'élèveur.

L'écarteur a un unique point d'accroche (coloré en gris) à une extrémité et un double point d'accroche (coloré en bleu) à l'autre. Le point d'accroche gris sert à l'accrochage de la sellette du pilote. Les points d'accroches bleus servent à l'accrochage de la sellette passager. Le choix du point d'accroche bleu haut ou bas dépend du poids et de la taille du passager et des habitudes du pilote, cependant, assurez vous de bien accrocher le passager aux à la même hauteur sur les élévateurs droite et gauche.

Le point d'accroche central (coloré en rouge) sert à l'accroche des élévateurs de la voile. Le point d'accroche central doit être relié aux élévateurs de la voile par des maillons rapides trapézoïdaux de façon à ce que le point d'accroche gris soit vers l'arrière pour que le pilote y soit relié. Assurez-vous que vos maillons sont adaptés à une utilisation biplace.

Nous vous recommandons de voler en biplace avec un parachute de secours homologué pour votre poids total volant maximum. Un secours à deux sangles doit être utilisé ; chaque sangle doit être fixée au point d'accroche central (rouge) de l'élèveur par un maillon séparé (non fourni). Les deux sangles doivent être passées dans la boucle Velcro et sous le rabat de protection avant d'être reliés au point de suspension.

➤ Sellette et 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 Magmax conviendra à tous types de moteur. Il existe beaucoup d'unités de motorisation sur le marché et il est vital de choisir celle qui convient à vos besoins, votre poids et votre niveau d'expérience.

TECHNIQUES DE BASE

Avant de voler en biplace il est important de vous assurer que vous possédez les compétences et l'expérience nécessaires et que vous ayez obtenu les qualifications requises. Prendre des passagers pour voler en parapente est une très grosse responsabilité et elle ne doit pas être prise à la légère. Si le passager ne connaît pas le sport il est important de lui donner un briefing exhaustif avant le vol afin qu'il soit conscient des incidents qui peuvent arriver en vol, et comment réagir.

Pour vous familiariser avec votre aile, vous devez faire du gonflage au sol et des petits vols sur une pente école. Cela vous permettra de préparer correctement votre équipement.

Dépliez votre Magmax sur son extrados en la disposant en arc de cercle, en descendant légèrement les bouts d'ailerons. Séparer les 2 faisceaux de suspentes droite et gauche. Soulevez un groupe d'élévateurs et assurez vous que les suspentes sont "claires" sans tour ni boucle ni noeud en partant des freins puis les D, puis les C, les B et enfin les A. Procéder de même avec l'autre groupe d'élévateurs.

Check-list avant décollage

1. Vérifiez votre parachute de secours : aiguille du container et poignée du secours.
2. Casque ajusté et sangle d'attache fermée.
3. Sangles de la sellette attachées. Revérifiez les cuissardes.

4. Tous les maillons fermés.
5. Suspentes dégagées.
6. Bord d'attaque ouvert.
7. Trims correctement ajustés.
8. Elévateurs A (ou système d'aide au décollage) en main. Poignées de frein et poignée de gaz en main.
9. Moteur chaud et prêt à délivrer toute sa puissance.
10. Bien positionné rapport au vent.
11. Hélice libre.
12. Espace libre et bonne visibilité.

➤ Décollage

Votre Magmax décollera aussi bien dos à la voile que face à elle.

Quand vous décollez au moteur, assurez-vous qu'il y a assez d'espace libre devant vous pour une montée en sécurité en évitant les arbres, les lignes électriques et tout autre obstacle qui pourraient entraver votre chemin si vous deviez avoir une panne moteur. Volez toujours avec une bonne marge de sécurité afin que les pannes moteur ne posent pas de problème. Vous devez toujours être en mesure d'aller vous poser sans moteur dans une zone adaptée.

Une fois installé dans la sellette, après avoir vérifié les points de la check-list (ci-dessus), restez au centre de la voile pour assurer un gonflage progressif. Lorsque vous gonflez la voile, vous devez tenir les élévateurs A en main de chaque côté (il n'est pas nécessaire de tenir les Baby A).

Pendant la course restez toujours bien et ne vous penchez pas trop en avant sinon la puissance du moteur vous poussera vers le sol! Lorsque vous avez assez de vitesse, tirez doucement sur les freins pour vous aider à décoller. N'arrêtez pas de courir tant que vos pieds n'ont pas quitté le sol et que vous êtes certain de pouvoir décoller en sécurité.





Décollage dos voile – vent nul ou faible

En décollage dos-voile il est préférable de relâcher les trims (environ 2cm) pour obtenir un gonflage plus rapide. Lorsque le vent est favorable, avancez de manière décidée : vos suspentes doivent se tendre en un ou deux pas. La Spark 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'énervier. Vous devriez avoir tout le temps nécessaire pour vérifier la voile avant de décoller. Une fois que vous vous êtes assurés que la Slalom est gonflée correctement, appliquez progressivement la pleine puissance du moteur et accélérez en douceur pour le décollage.

Décollage face à la voile par vents faibles à forts

Préparez votre Magmax comme pour un décollage dos à la voile. Cependant, cette fois faites face à la voile et attachez les élévateurs correctement (un demi-tour sur chaque élévateur, croisés dans la direction où vous allez tourner). Vous pouvez alors gonfler votre Spark en tirant les A vers et au dessus de vous. Une fois la voile au dessus de votre tête, freinez doucement, retournez vous et décollez.

Par vent fort, préparez-vous à avancer de 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 la voile stabilisée au-dessus de votre tête, mettez progressivement de la puissance et accélérez doucement pour un décollage contrôlé.

IMPORTANT: Ne tentez jamais de décoller avec une aile partiellement gonflée ou avec un contrôle approximatif en roulis et tangage.

➤ 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 en position standard (homologuée). N'essayez pas de monter trop vite en utilisant les freins. La voile a déjà un fort angle d'attitude, avec un angle d'attaque plus élevé (si vous utilisez les freins) associés à la pleine poussée du moteur sur le pilote cela pourrait la rendre plus susceptible de décrocher. De plus, en cas de panne moteur l'effet de balancier du pilote et l'abattée de la voile pourrait vous ramener au sol de manière brutale. N'engagez pas de virage tant que vous n'avez pas assez d'altitude et de vitesse. Évitez les virages à basse altitude vent de dos avec une vitesse insuffisante.

Le Magmax est bien amorti en roulis mais sous certaines circonstances il est possible que le pilote produise 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 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 le mouvement 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.

➤ Pilotage actif

Afin de minimiser la possibilité de fermetures conditions turbulentes, il est essentiel de voler de manière active.

Tous les bons pilotes réagissent au retour d'information que la voile leur fournit, et contrôlent constamment leur vitesse et le tangage de la voile pour s'adapter aux mouvements de l'air. Les éléments-clé d'un pilotage efficace sont le contrôle du tangage et de la pression de la voile : 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.

Voler avec un peu de frein (environ 20cm) vous apportera un peu de tension dans les commandes et un retour d'information de la part de la voile. En conditions turbulentes la pression interne de la voile peut se modifier et vous le sentirez dans les freins. Le but est de maintenir une pression constante dans les commandes. Si vous sentez une perte de pression, appliquez les freins jusqu'à ce que vous ayez retrouvé une pression normale et ensuite remontez les mains en position normale (cette action doit être faite rapidement). Evitez de voler avec beaucoup de frein en air agité car vous pourriez décrocher la voile par inadvertance. Faites toujours attention à votre vitesse.

Ces mouvements peuvent être symétriques ou asymétriques; vous aurez à utiliser soit les deux commandes soit juste une seule. Ces subtils ajustements permettront à la voile de voler doucement et au-dessus de vous et réduiront grandement vos risques de fermeture. Il vaut mieux apprendre ces techniques en jouant au sol avec la voile !

IMPORTANT : Aucun pilote et aucune voile ne sont à l'abri des fermetures. En turbulence sévère un pilotage actif pourra pratiquement éliminer les fermetures. Lorsque les conditions sont très turbulentes, soyez plus actif et anticipez les mouvements de votre voile. Soyez toujours conscient de votre altitude et faites attention à ne pas sur-piloter. Nous vous conseillons de toujours conserver les freins en main et de ne pas voler en turbulence.

➤ Virage

Pour vous familiariser avec le MagMax vous devez effectuer vos premiers virages graduellement et progressivement.

Pour réussir un virage efficace et bien coordonné sous votre Spark, vous devez regarder dans la direction où vous voulez aller et vérifier que l'espace est dégagé. Votre première action doit être un report de poids dans la sellette vers l'intérieur du virage, suivie d'une application en douceur du frein du même côté jusqu'à obte-

nir l'inclinaison en roulis désirée. Pour régler la vitesse et le rayon de ce virage, utilisez le frein extérieur.

IMPORTANT: ne jamais initier un virage à basse vitesse (mains basses) pendant la phase montée ou vous êtes près du sol. Un virage à basse vitesse pourrait entraîner un départ en vrille.

➤ Atterrissage

Le MagMax ne présente aucune caractéristique particulière à l'atterrissage. Nous conseillons de retourner les trims en position lente pour atterrir. Vous pouvez aussi poser avec le moteur coupé. Voici quelques conseils :

- Préparez toujours votre atterrissage très tôt, laissez-vous plusieurs options et une bonne marge d'erreur.
- Une fois que vous êtes à moins de 30 mètres-sol évitez de tourner serré car la voile devra accélérer pour retrouver le vol normal. Si vous êtes à faible altitude, ou si vous rencontrez de l'air descendant, cela pourrait vous faire revenir sur terre plus vite que prévu.
- Penchez-vous vers l'avant dans la sellette et placez votre passager sur le côté avant le posé, cela vous aidera à courir tous les deux sans vous bousculer. Ne ralentissez pas graduellement, laissez la voile voler à pleine vitesse vous votre descente finale jusqu'à ce
- que vous soyez à environ 1 mètre du sol. Appliquez les freins doucement et progressivement pour ralentir la voile jusqu'à ce que la voile décroche et que vous puissiez rejoindre le sol. Prendre un tour de frein vous aidera à effectuer une bonne ressource.
- Faites attention de ne pas arrondir trop tôt et trop rapidement, vous provoqueriez une ressource suivie d'un atterrissage brutal. Dans le cas d'un freinage trop tôt, évitez de relever les mains mais mettez vous debout afin de vous réceptionner sur vos jambes.
- Choose the appropriate approach style in function of the landing area and the conditions.





- Posez toujours face au vent !
- Dans du vent faible à nul l'arrondi doit être complet sur tout le débattement pour perdre toute votre vitesse. Par vent fort votre vitesse est déjà réduite donc vous devez freiner uniquement pour amortir le contact avec le sol. Par vent fort vous devez vous retourner face à la voile dès que vos pieds touchent le sol. Dès que vous êtes face à la voile tirez doucement et de manière symétrique sur les freins pour décrocher la voile. Si la voile vous tire, courez vers elle. Si le vent est très fort et que vous sentez que vous allez être tiré au sol, décrochez la voile à l'aide des élévateurs C. Cela décrochera le MagMax de manière très rapide et contrôlée et vous serez moins tiré que si vous utilisez les freins.
- Le Magmax peut décoller au treuil. Il est de la responsabilité du pilote d'utiliser un mécanisme d'attache à la sellette et de largage approprié et de s'assurer qu'il est correctement formé sur ces équipements. Tous les pilotes de treuil doivent être qualifiés pour cette pratique, utiliser un opérateur qualifié pour le treuil avec du matériel adapté et homologué, et respecter les règles de la pratique du treuillage.
- Lorsque vous volez au treuil vous devez être certain que le parapente est totalement au-dessus de votre tête avant de démarrer. Dans tous les cas la force maximum de treuillage doit correspondre au poids du pilote

TREUIL

Le Magmax peut être treuillé. Le pilote doit s'assurer que les attaches de harnais, le système de largage, le treuil et ses équipements sont homologués. L'opérateur du treuil doit être qualifié et doit respecter toutes les procédures et règles nécessaires. Les pilotes pratiquant cette méthode de décollage doivent y être formés et qualifiés.

La traction ne doit jamais être exercée avant que la voile ne soit parfaitement au-dessus de la tête du pilote. La force de traction ne doit pas dépasser le poids de l'équipage.

VOLS AVANCES

➤ Techniques de descente rapide

OZONE vous rappelle que ces techniques restent des manœuvres d'urgence et qu'une formation en école est indispensable pour les maîtriser. N'oubliez pas qu'une bonne analyse des conditions aérologiques et leurs évolutions évitera de devoir recourir à ces techniques.

➤ Oreilles

Faire les oreilles accroît le taux de chute du MagMax. C'est une manœuvre utile pour ne pas rentrer dans un nuage ou descendre rapidement. Pour faire les oreilles, prenez le kit oreille (élevateur Baby A) de chaque côté en gardant les commandes en main et descendez les jusqu'à ce que les extrémités soient fermées.

N'utilisez les freins que pour ré-ouvrir la voile. Pour piloter la voile aux oreilles utilisez le transfert de poids dans la sellette.

Pour rouvrir les oreilles, relâchez les deux Baby A en même temps. Vous pouvez faciliter la réouverture en freinant doucement d'un côté puis de l'autre jusqu'au regonflage du bout d'aile. Evitez de larges actions symétriques car cela pourrait entraîner une phase parachutale ou un décrochage.

IMPORTANT: Il est possible d'atterrir avec les oreilles (on lâche le kit oreille de chaque côté avant le freinage final). OZONE vous déconseille de le faire en aérologie turbulente ou ventée près du sol (imprécision du pilotage et risque de parachutale).

➤ Système de blocage d'oreilles

Pour utiliser le bloqueur d'oreilles, après avoir tirés les bouts d'aile accrochez la suspente A extérieure sous la boule rouge sur l'écarteur. Gardez les suspentes A et vos mains constamment à l'extérieur de l'écarteur, ne jamais utiliser le système de l'intérieur car cela pourrait engendrer des problèmes de coincement. Assurez-vous que la suspente passe correctement sous la boule rouge et assurez-vous qu'elle ne glisse pas accidentellement.

Une fois la suspente coincée sous la boule, vos mains sont libres, vous pouvez garder vos commandes et faire de faibles ajustements directionnels mais le plus gros du contrôle doit être fait à la sellette. Sachez qu'avec les oreilles coincées, la longueur aux commandes avant le décrochage peut être réduite et la réponse en roulis de la voile différente. Pour cela vous devez vous concentrer à voler avec de faibles ajustements et ne pas faire de gros mouvements de contrôle.

IMPORTANT: Essayez le système pour la première fois en conditions calmes, entraînez vous à l'action de coincer et de libérer la suspente d'une façon douce et contrôlée.

AVERTISSEMENT: Avec les oreilles, les caractéristiques de vol de n'importe quelle voile sont changées. Maintenir suffisamment de vitesse et éviter les actions de commandes profondes et les virages brusques. Cela réduira les possibilités d'entrée en décrochage ou en vrille.

Les oreilles doivent être libérées avec beaucoup d'altitude; bien avant votre approche finale. Si vous avez besoin de faire les oreilles pour perdre plus d'altitude en approche, faites le manuellement sans utiliser le système.

Pour libérer les Oreilles, poussez simplement sur la suspente vers l'extérieur de la boule rouge. Poussez la suspente A avec la paume de la main ou simplement avec votre pousse au dessus de la boule. La suspente glissera facilement à l'extérieur de la boule et l'oreille commencera à se rouvrir.

Si les Oreilles ne se rouvrent pas complètement d'elles-mêmes, faites une petite action à la commande.

➤ Oreilles et afficheurs

Une fois les oreilles repliées, vous pouvez encore accroître votre taux de chute en relâchant complètement les afficheurs.

➤ Oreilles et 360

Bien qu'il soit possible de réaliser cette manœuvre, l'effort se reportant sur un nombre de suspentes moindres signifie que les valeurs critiques de résistance du suspentage pourraient être dépassées et amener à une rupture !

AVERTISSEMENT : OZONE déconseille fortement cette technique.

➤ Descendre aux B

Descendre aux B est une manœuvre de descente rapide d'urgence uniquement. Le pilote tirera symétriquement vers le bas les éleveurs B.

Pour faire les B, placez vos doigts autour des suspentes des éleveurs B juste au-dessus des maillons. Ne relâchez jamais vos poignées de freins. Quand vous avez tiré sur les B vous "cassez" ainsi le flux d'air circulant autour du profil de votre aile qui cesse d'avancer mais qui reste ouverte et vous permet de descendre à environ 6m/s.

Si vous descendez trop les suspentes B votre aile se fermera en crevette et s'agitiera dans tous les sens.

Pour sortir de cette descente aux B, relâcher symétriquement et rapidement les 2 éleveurs B. Votre aile revolera normalement sans autre action de votre part. Vérifiez d'être bien revenu à un vol normal avant de vous servir des freins.

IMPORTANT: Le mouvement de tangage en sortie de "B" est très faible et nécessaire. Il est donc conseillé de ne pas freiner tant que la voile ne revole pas normalement.

C'est une manœuvre d'urgence qui sollicite particulièrement la voile, ne l'utilisez qu'en situation d'urgence.





➤ 360 engagés

Si vous effectuez une série de 360° engagés avec votre MagMax 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 MagMax 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 désorienter, en particulier le passager, aussi 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. Alors que le MagMax décélère, laissez-le continuer à tourner jusqu'à ce qu'il ait dissipé assez d'énergie pour revenir en vol normal sans ressource ni abattée excessive. Le MagMax 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. Vous devez être toujours prêt à piloter une sortie de spirale. Pour ce faire reportez-vous doucement dans la sellette du côté opposé à la spirale et la voile commencera à revenir en vol normal. Ne tentez jamais de sortir d'une spirale avec des actions opposées trop rapides ou trop fermes car cela produira une ressource et une abattée agressives.

IMPORTANT: Les descentes en spirale peuvent dépasser les 8m/s, elles ne sont pas recommandées. De plus elles peuvent être dangereuses et contraignent inutilement le matériel. Les descentes en spirale désorientent le pilote et demande du temps et de la hauteur pour en sortir et retrouver un régime de vol normal. Vous ne devez jamais effectuer cette manœuvre près du sol.

INCIDENTS DE VOL

➤ Deflations

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).

La plupart des fermetures peuvent être évitées en volant de manière active, cependant si une fermeture advient, le plus important est de ne pas paniquer.

S'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, éloignez-vous du relief, des obstacles et des autres pilotes. 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 action au frein moindre. Ainsi pour stopper ce virage vers le côté fermé, vous devez agir de façon efficace mais en dosant l'amplitude du frein coté ouvert afin de ne pas décrocher celui-ci. Si vous ne parvenez pas à stopper la rotation sans décrochez vous devez laisser la voile tourner pendant que vous la regonflez.

Si la fermeture n'est pas suivie d'une réouverture complète et spontanée, effectuez un freinage sur toute l'amplitude 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. Une fermeture obstinée peut demander plusieurs actions de pompage avant de rouvrir.

En cas de fermeture symétrique, le regonflage se fait normalement sans intervention du pilote, mais un freinage symétrique de 15 à 20 cm accélérera la réouverture. Dès que la voile regonfle, gardez vos mains en position haute pour vous assurer que la voile retrouve sa vitesse et ne parte pas en parachutale.

➤ Cravates

La cravate est caractérisée par un bout d'aile coincée dans le suspentage. Elle peut entraîner une autorotation difficile à maîtriser. La première solution pour s'en défaire consistera, tout en conservant sa trajectoire, à tirer amplement la suspente du stabilo (reconnaisable à sa couleur rouge sur les élévateurs B). Vous devez faire attention lors de votre action sur les freins à ne pas décrocher le côté opposé de la voile.

Si cela ne fonctionne pas, essayez de pomper du côté cravaté (de la même manière que pour une fermeture asymétrique). Provoquer une fermeture du côté fermé peut aussi marcher, sinon un décrochage sera la seule autre possibilité.

IMPORTANT: Une préparation bâclée, la voltige non maîtrisée, un décollage précipité, voler avec du matériel trop performant pour son niveau ou dans des conditions aérologiques trop fortes sont les principales causes de cravates.

➤ Parachutale

Il peut arriver qu'à partir d'un relâche très lent d'une descente aux B (par exemple) votre aile continue à descendre sans avancer. Cette situation s'appelle une descente parachutale.

Il est très improbable que ceci advienne avec une voile Ozone. Mais si vous vous trouviez dans cette situation, relevez complètement les deux freins à la position de vitesse max. Si rien ne se passe après quelques secondes poussez sur les élévateurs. A ou appuyez sur l'accélérateur. Assurez-vous d'avoir retrouvé un vol normal en vérifiant votre vent relatif avant d'utiliser à nouveau les freins.

IMPORTANT: quelques cm de freins suffisent pour maintenir la voile en parachutale. Pensez à relâcher vos éventuels tours de freins!

IMPORTANT: Ne jamais voler sous la pluie ou avec une voile trempée, car cela augmenterait de façon significative les risques de parachutales. Si en vol, vous vous retrouvez accidentellement sous la pluie, allez poser immédiatement. NE PAS faire les oreilles comme moyen de descente, car les oreilles augmenteraient encore plus les risques de parachutales. A la place, perdez votre altitude en faisant des « gentils » 360 et assurez vous de garder de la vitesse lors de votre approche finale, relâchez les trims si nécessaire.

PRECAUTIONS GENERALES

➤ Rangement

Ranger toujours votre aile et votre équipement dans un endroit sec sans l'exposer directement à la chaleur.

Aussi, votre aile doit être stockée sèche, et à l'abri d'une chaleur excessive. 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). Séchez votre aile en la laissant à l'ombre dans un endroit très aéré. Ne jamais essayer d'accélérer le séchage avec un sèche-cheveux ou autres!

Si votre aile tombe dans l'eau de mer, il est nécessaire de la rincer à l'eau claire puis de la faire sécher.

Ne laissez pas d'insectes dans votre voile au pliage. En voulant s'échapper ils provoqueraient des trous dans le tissu, ils peuvent aussi laisser des dépôts acides lorsqu'ils se décomposent.

IMPORTANT: ne stockez jamais une voile humide.



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 fortement 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'aille 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'aille, en rassemblant les pattes B, C et D.



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

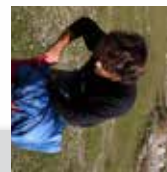
Etape 5. Une fois que le bord d'attaque et le bord de fuite ont été pliés, tournez l'aille sur le côté.



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 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.

7 Conseils d'entretien

Une manipulation sans précautions endommage souvent un parapente. Voici quelques erreurs à éviter pour prolonger la vie de votre voile :

- 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. Portez 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 démêler toutes les suspentes. Ceci soumet vos suspentes à un effort violent et inutile.
- Ne JAMAIS marcher sur la voile ou sur vos suspentes.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile pour la laisser retomber sur son bord de fuite de façon répétée. Essayez de maîtriser cette manœuvre 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 contraint à de violents efforts toute votre voile et ses coutures et peut même provoquer la déchirure de caissons.
- Une pratique intensive du gonflage en vent fort, du vol en atmosphère salée, en milieu agressif (rocher, sable, vent) accentue le vieillissement.

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

7 Nettoyage

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

IMPORTANT: N'utilisez jamais de produits chimiques ou de détergents.



➤ Réparations

Une réparation par un amateur peut faire plus de mal que de bien. Il est conseillé de vous adresser à un spécialiste agréé ou directement à Ozone pour des réparations conséquentes.

Si vous endommagez la voile :

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. Le tissu peut être réparé facilement avec le ripstop autocollant. Lorsque que vous préparez une rustine, assurez-vous de laisser assez de tissu pour qu'elle déborde largement de la déchirure.

Vous trouverez plus d'informations sur la réparation de votre voile sur le site internet Ozone, avec des instructions par étape en image.

Si vous endommagez une suspente :

Toute suspente endommagée DOIT être remplacée. Il est important que la suspente de remplacement soit du même matériau, de même résistance et de même longueur. Vous pourrez vérifier la symétrie en comparant la suspente à celle qui se trouve du côté opposé. Une fois la suspente remplacée, faites quelques gonflages avant d'aller voler. Si vous n'avez pas accès à un revendeur Ozone vous pouvez commander vos suspentes sur www.flyozone.com.

REVISION

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

Votre voile doit être révisée par un professionnel qualifié au bout de 24 mois 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 tous les ans.

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 remplacés 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.

Vous êtes seul 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...). Si vous remarquez des changements de comportement vous devez faire vérifier la voile avant de revoler.

Voici les éléments de base d'une révision (les détails complets et les tolérances sont disponibles sur notre site internet):

La porosité est mesurée à l'aide d'un porosimètre le temps que met un volume d'air défini pour passer à travers le tissu. Le temps en secondes est la mesure que l'on utilise pour les valeurs de porosité. La mesure est effectuée sur l'extrados et l'intrados en différents points de la voile. En extrados, le long de l'envergure de l'aile juste derrière le bord d'attaque.

The tearing resistance of the cloth - A non-destructive test following the TS-108 standard which specifies minimum tear strength for sky diving canopies should be made using a Bettsometer.

La résistance à la déchirure du tissu - un test non destructif suivant la norme TS-108 pour les parachutes de saut est effectué à l'aide d'un Bettsomètre.

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 intermédiaire et les suspentes hautes. Si la valeur de rupture est trop proche de la valeur minimum calculée, 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 kg. L'écart maximum accepté, entre la longueur mesurée et la longueur théorique, est de +/- 10 mm.

Le changement le plus couramment observé est un léger allongement des suspentes avant et un faible rétrécissement des suspentes arrière. Les conséquences peuvent être : vitesse de vol plus faible, point dur au gonflage, etc.

Contrôle complet - Un contrôle visuel complet doit être effectué, tous les composants de la voile (coutures, cloisons, suspentes, pattes d'attache, etc.) doivent être inspectées pour repérer d'éventuels signes de détérioration.

Pour finir, un vol de contrôle qui confirmera que la voile se comporte normalement doit être effectué par un professionnel.

IMPORTANT: Le respect de votre matériel et des révisions périodiques vous garantissent des heures de plaisir en vol libre.

MODIFICATIONS

Votre Ozone MagMax a été conçu, fabriqué et réglé dans les règles de l'art afin de parvenir au meilleur compromis performances/maniabilité/sécurité pour les pilotes de haut niveau. Nous vous recommandons fortement d'entreprendre toutes modifications. Celles-ci entraîneraient la perte de l'homologation et dégraderaient les qualités de vol.

IMPORTANT: Ne modifiez votre voile sous aucun prétexte.

QUALITE / GARANTIE OZONE

La qualité de nos produits est un paramètre que nous prenons très au sérieux, et nous mettons tout en œuvre pour que nos produits sortent de notre usine de fabrication, respectant les plus hautes normes de qualité. Chaque aile fabriquée doit passer une série de contrôles plus strictes les uns que les autres, et tous les éléments qui la composent peuvent être tracés individuellement. Nous sommes toujours intéressés par des retours d'informations à propos de nos produits et nous voulons offrir le meilleur service possible à nos clients. Nous ferons toujours notre possible pour redresser des problèmes qui ne seraient pas dus à une usure normale ou une utilisation inappropriée. Si vous avez un problème avec votre aile, contacter votre revendeur Ozone qui trouvera la solution la plus adaptée. Si vous n'arrivez pas à prendre contact avec votre revendeur, alors vous pouvez nous contacter directement à info@flyozone.com.

Ozone garantit tous ses produits contre les défauts de fabrication. Ozone réparera ou remplacera tout produit défectueux gratuitement.

Ozone et ses distributeurs fourniront la meilleure qualité possible de service et de réparation et les réparations liées à l'usure naturelle seront facturées à un coût raisonnable.





CONSEILS GENERAUX

La sécurité est primordiale dans notre sport. Afin de voler en sécurité, vous devez vous entraîner, être conscient et aguerri face aux dangers environnants. Pour y parvenir vous devez voler régulièrement et vous former aux procédures d'urgence. Si vous négligez 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!

Tous les ans de trop nombreux pilotes se blessent en décollant. Ne les imitez pas! Le décollage est la phase durant laquelle le pilote est le plus exposé aux dangers. Entraînez-vous donc le plus possible. Certains décollages sont difficiles, étroits, aux conditions délicates. Si vous pratiquez au sol gonflages et manipulations, vous ferez la différence. Vous serez moins exposés aux risques et mieux préparés pour profiter des bonnes journées de vol.

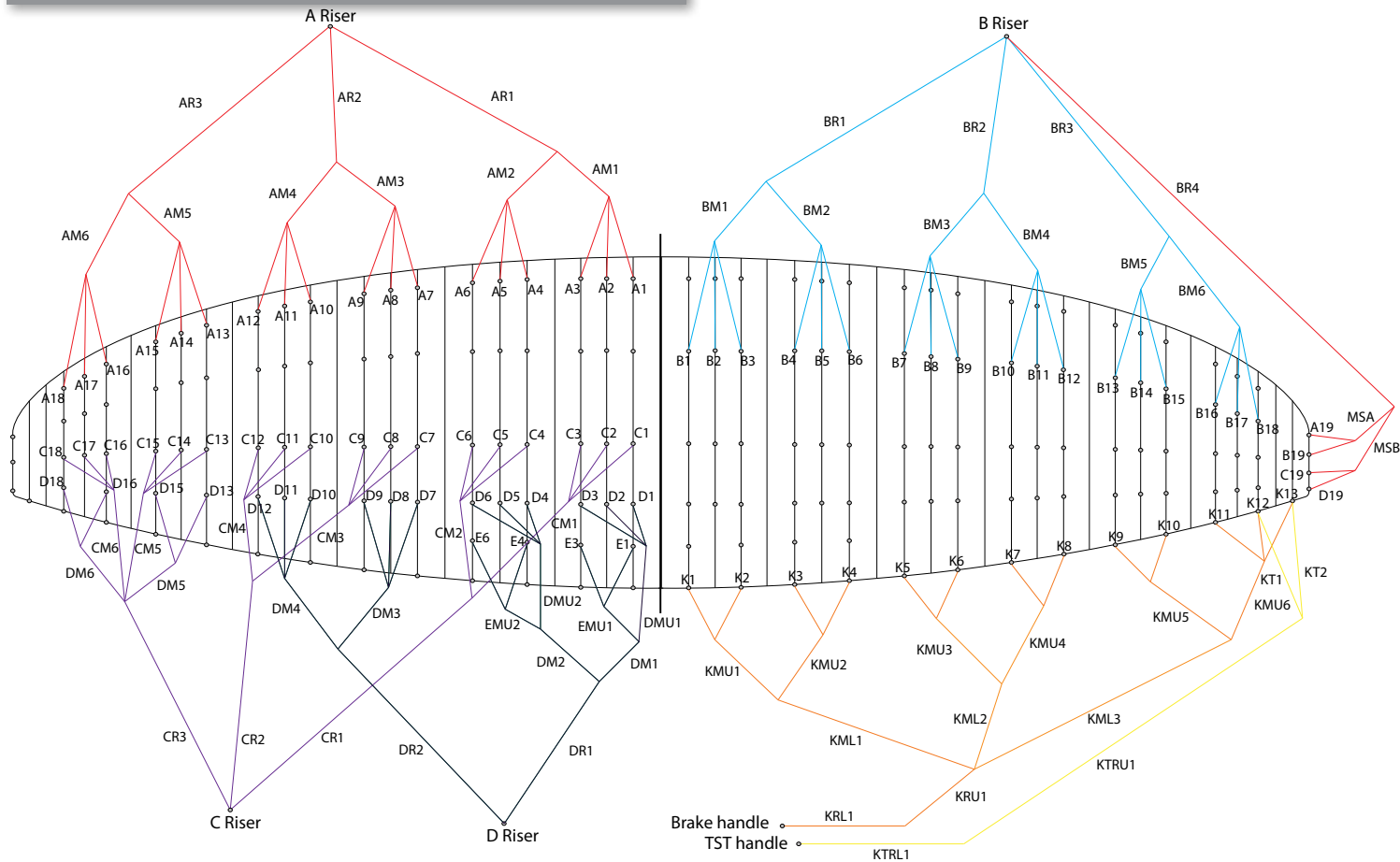
Le travail au sol est aussi une forme de vol qui vous rendra plus sensible et plus réactif aux informations que vous transmet votre aile. Pratiquez le plus possible le gonflage.

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 MagMax.

Team Ozone

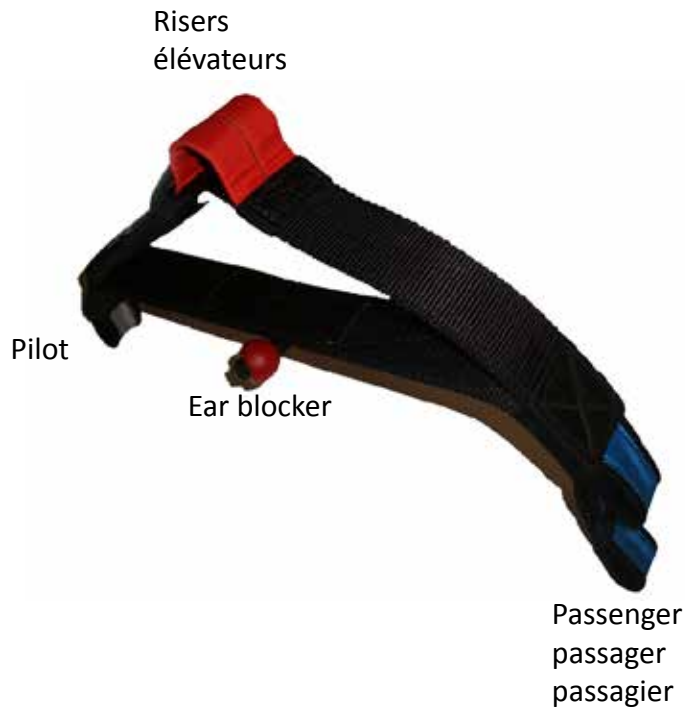
LINE DIAGRAM





SPREADER BARS

RISER LENGTHS (mm)



Slow Trim

A	400
B	396
C	392
D	385

Neutral

A	400
B	400
C	400
D	400

Fast Trim

A	400
B	520
C	440
D	480

MATERIALS

↗ Cloth

Upper-surface

Porcher 9017 E77

Lower-surface

Dominico 30D MF

Internal Ribs

Porcher 9017 E29

Dominico 30D Hard

Leading-edge reinforcement

P25/18 plastic pipe

↗ Line Set

Lower cascade

Edelrid 7343 420/280/230/190

Middle cascade

Edelrid 7343 230/190

& Liros DSL 140/70

Upper cascade

Liros DSL 140/70

↗ Risers and hardware

Shackles

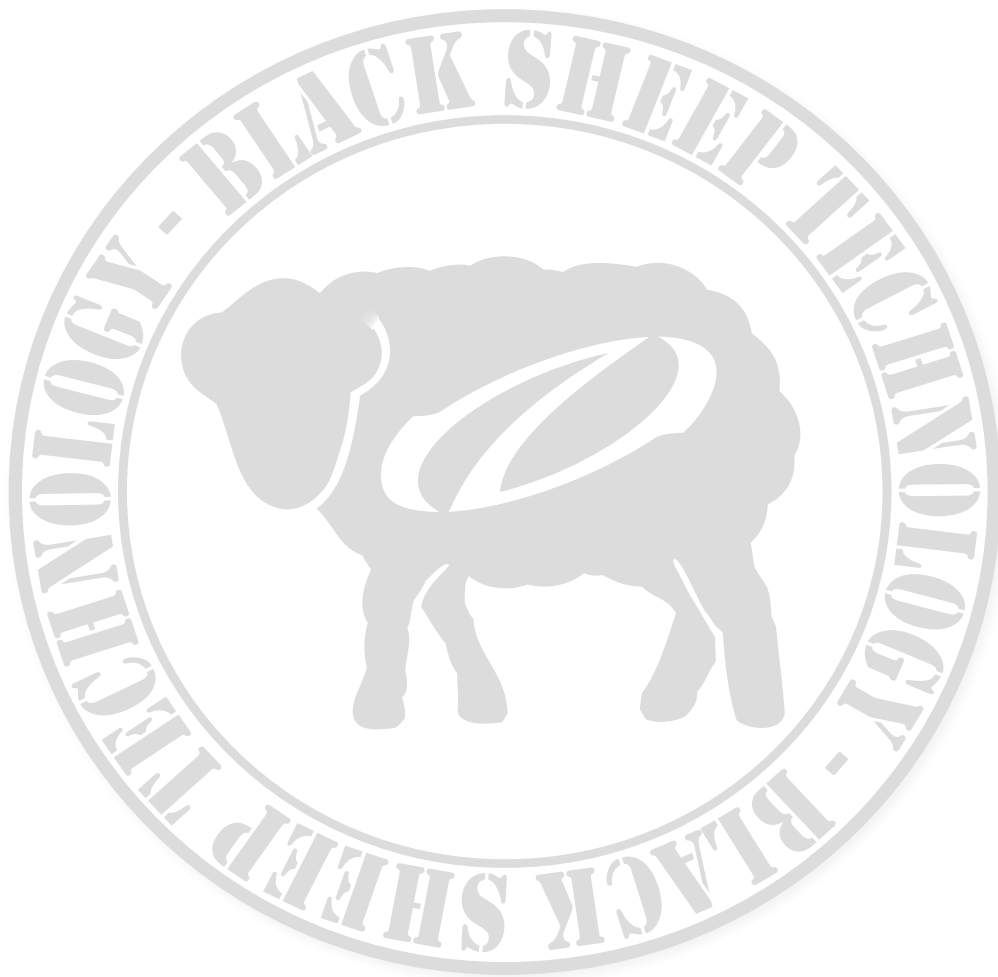
Maillons from Maillon Rapide

Riser webbing

20mm Polyester webbing

TECHNICAL SPECIFICATIONS

	38	41
No. of Cells	52	52
Projected Area (m²)	32.3	34.9
Flat Area (m²)	38	41
Projected Span (m)	11.12	11.55
Flat Span(m)	14.12	14.67
Projected Aspect Ratio (m)	3.82	3.82
Flat Aspect Ratio (m)	5.25	5.25
Root Chord (m)	3.4	3.5
Glider Weight (kgs)	8.0	8.4
Recommended PPG Weight Range (Kgs)	110-255	130-290
EN Certified Weight Range (Kgs)	110-185	130-220
EN Load test 8G (max Kgs)	255	255
Load Test 6G (max Kgs)	340	340
EN/LTF Flight Certification	B	B



MACMAX

WWW.FLYOZONE.COM