



La gamme Ozone est vaste et la Roadster 3 est probablement celle qui peut convenir au plus large public. Elle est même utilisée en école.



OZONE ROADSTER 3

Accessible et rapide !

La série à succès des Roadster se poursuit avec la troisième version. Les modifications apportées par rapport à la précédente vont dans le sens d'une plus grande facilité d'utilisation. « PM+ » s'est glissé dessous pour apprécier les dernières améliorations.

La gamme d'ailes Ozone est bien fournie avec pas moins de neuf modèles pour ceux qui volent en monoplace. En milieu de gamme se trouve la Roadster. Proche d'elle, on trouve la Kona qui est plus destinée aux pilotes parapente qui font de temps en temps du paramoteur, alors que la Roadster est plus appropriée pour les pilotes paramoteur qui font de temps en temps du parapente. À un niveau de performance supérieur se trouve la Speedster 2 qui est plus pointue, rapide, mais demande plus de technique. Cela s'explique principalement par un allongement supérieur.

Si la première version de la Roadster s'adressait à des pilotes de niveau intermédiaire à expérimenté, elle s'est rendue plus accessible au fil du temps tout en restant maniable. Parmi les améliorations pratiques, on peut citer des coutures sur les sangles de trim pour un meilleur repérage de leur position, et du côté du comportement une plus grande stabilité en roulis, tout en restant joueuse.

« PM+ » a reçu le modèle de 24 m² (5 tailles de 22 à 30 m²) avec les couleurs bien visibles à dominantes jaunes et orange (4 coloris disponibles avec possibilité de personnalisation). J'aurais pu essayer une 22 en haut de la plage de poids, mais il faut aussi s'adapter au public visé par la voile, et la 24 en étant située proche de la moitié de la fourchette de poids permet d'avoir un comportement moins vif et de mieux juger de ce que pourra ressentir quelqu'un qui l'utiliserait avec peu d'expérience.

Les ailes paramoteur Ozone sont livrées dans un sac vrac pour le rangement. C'est plus judicieux qu'un sac à dos qui correspond rarement aux habitudes des pilotes paramoteur.

Premier regard

La Roadster 3 bénéficie d'un bord d'attaque en nez de requin (shark nose) dont Ozone a été l'initiateur il y a quelques années, et d'un profil reflex Ozone.

Des joncs en nylon ornent le bord d'attaque au niveau des cloisons transversales. Et on en retrouve davantage au milieu du bord d'attaque de chaque caisson. Habituellement, nous les trouvons sur des ailes plus performantes comme les Dudek Hardon, Mac Para Colorado, ou encore l'Ozone Viper 4. Ces joncs surnuméraires participent au maintien de la forme du profil pour de meilleures performances. C'est un équilibre à trouver entre poids supplémentaires et gain de performance, et ils sont encore assez peu répandus sur nos ailes.

Si la tendance est à la réduction du suspentage, la Roadster reste pourtant avec 4 rangées de suspentes. Ces suspentes sur 3 étages ont des couleurs bien contrastées qui facilitent leur repérage et démêlage (d'avant en arrière: rouge, bleu, violet, vert). Les suspentes sont maintenues aux maillons rapides par des joints toriques.

Il n'y a qu'une hauteur d'accrochage aux mousquetons de la sellette, mais la hauteur de la poulie de frein est réglable sur toute la longueur de l'élévateur arrière soit 20 cm. Il n'y a pas d'émerillon entre la drisse de frein et la poignée de frein. C'est un choix d'Ozone pour toutes leurs ailes par

Shark nose et profil reflex à la mode Ozone. 4 rangées de suspentes sur 3 étages.





OZONE ROADSTER 3



Ci-dessus : Les élévateurs ne sont pas encombrés. Ils sont simples et efficaces. Une unique hauteur d'accrochage aux mousquetons, mais la hauteur de la poulie de frein est réglable. Poulie de 20 mm avec roulements à billes pour l'accélérateur.

Ci-contre : La sangle des trims est graduée par des coutures. Le repère rouge correspond à la position au neutre. La boucle pour retrimé est facile à manipuler.



La commande de TST tombe naturellement sous la main et peut être utilisée seule à haute vitesse ou bien combinée à la poignée de frein pour des virages plus dynamiques. Elle est aimantée et retenue par un élastique. Sa position est réglable.

simplicité et sécurité (parfois, à la longue, les émerillons peuvent couper la drisse de frein). Les poulies d'accélérateur de 20 mm de diamètre sont à roulement à billes.

Enfin, une commande de TST (frein à la plume) est présente. Les élévateurs sont simples dans le bon sens du terme. Il y a juste ce qu'il faut et c'est bien fait.

En vol

Au gonflage, même avec un vent soutenu, la Roadster n'a pas tendance à « arracher » le pilote. La montée est douce. Avec peu de vent, la montée est *vraiment* douce, presque un peu lente! Mais elle monte régulièrement à son rythme. Les trims fermés, l'aile est cabreuse. Le manuel d'utilisation précise que l'on peut détrimer d'un tiers au niveau de la couture rouge pour le gonflage. L'aile devient alors bien plus vive, et il faut des gestes précis pour la contrôler. Ce qui m'a le plus surpris est la facilité de recentrage de l'aile. Quelques pas ont un grand effet. Le débattement aux commandes est ample. En l'air, le gain de vitesse avec les trims est de 10 km/h. Et il y a encore autant à gagner avec l'accélérateur. Les poulies à roulement à billes de ce dernier font une vraie différence à l'usage. Pourquoi tous les constructeurs ne les adoptent-ils pas?

Si la Roadster 3 réagit immédiatement à la sollicitation des freins, il faut plus d'efforts pour qu'elle plonge dans le virage. Par rapport à la Roadster 2, elle a été un peu assagie en roulis pour être accessible, mais elle reste toujours très maniable. La commande de frein est agréable avec des renforts sur le haut pour améliorer la préhension quand on la saisit par le dessus ou bien en dragonne. La commande de TST est à privilégier en vol accéléré. Mais elle est idéalement placée à proximité de la poignée de frein et il est facile de l'attraper en combinaison aux freins pour tourner encore plus serré. C'est un bon point que les deux poignées soient aussi accessibles. Pour une aile de ce niveau, Ozone n'a pas souhaité coupler les deux commandes uniquement sur la poignée de frein, et c'est bien normal compte tenu du public visé.

Pour l'atterrissage, même trimé, l'aile offre une belle ressource. Et détrimé, soit avec 10 km/h de plus, il est possible de longuement tangenter le sol avant de se retrouver les pieds sur terre. L'amplitude aux commandes et la progressivité de l'effort font qu'il est facile de dissiper la vitesse pour se poser lentement.

Pour les photos en vol de cet article, j'ai confié la voile à un pilote qui vole habituellement avec une ITV Dolpo. Il a noté qu'il était en palier à un régime inférieur et que l'aile était plus réactive. Il a trouvé pratique la boucle des trims pour les régler.

Conclusion

La Roadster 3 correspond à un large éventail de pilotes : aussi bien à la sortie d'école avec une aile qui saura progresser avec le pilote (la plage de vitesse accessible avec les trims est suffisante dans un premier temps, commande de TST) qu'au pilote plus aguerri recherchant une aile adaptée au paramoteur qui reste simple à utiliser.

Si la Roadster 3 convient à un large public, peut-elle être utilisée par des débutants pour encore étendre son champ d'action? Marie et Alexandre Mateos répondent oui en l'utilisant en école en grande taille pour qu'elle soit moins vive.

Sachez que la Spyder qui est la version allégée de la Roadster 2 va être mise à jour. Elle dérivera de la Roadster 3, et s'appellera la Spyder 3 pour éviter les confusions. ☉



La Roadster 3 est équipée de TST dont l'insertion est en extrémité du bord de fuite et la plume. Cette insertion les rend très efficace.



Les jongs en nylon ne sont plus seulement au niveau des cloisons du bord d'attaque, mais aussi au centre des caissons.

La plage de vitesse est importante pour une aile de ce niveau.
Le gain est de 10 km/h avec les trims, et il y a tout autant à gagner avec le barreau d'accélérateur.

MARQUE : OZONE	
MODÈLE : Roadster 3, taille 24	
Données constructeur	
Nombre de cellules	48
Surface à plat (m ²)	24
Envergure (m)	11,1
Allongement	5,1
PTV conseillé (kg)	65-120
Poids de la voile (kg)	5,3
Charge alaire (kg.m ²)	Lors du test : 4,6
Homologation	EN B
Enregistrement DGAC	Oui
Prix (€ TTC)	3 660 (selon la taille)
Matériaux	
Intrados et extrados	Dominico 30D MF
Suspentes hautes & intermédiaires	Liros DSL70/140
Suspentes basse	Edelrid 6843-200/160
Taille	5 de 22 à 30 m ²
Couleurs	4 + personnalisation
Alixa - Ozone France Représentation France Le Pont Long 04400 Barcelonnette +33 (0)4 92 81 03 62 ozone-france.fr alixa@alixa.fr	



	<ul style="list-style-type: none"> ● Plage de vitesse ● Progressive et évolutive
	<ul style="list-style-type: none"> ● Vivacité (pour les débutants)

