

A stylized line graphic consisting of several connected segments, resembling a jagged mountain range or a flight path, rendered in a light blue color. It is positioned in the upper right quadrant of the page, partially overlapping the title.

TriOX 2

Manuel de Vol FR



Merci	01
Attention	02
Le Team Ozone	03
Votre Triox 2	04
Les Elévateurs	05
Limitations	10
Préparation	14
Techniques De Vol De Base	15
Techniques de decente Rapide	21
Incidents en Vol	23
Soins et Entretien	25
Qualite d'Ozone	32
Caracteristiques	33
Plan de Suspentage	34
Matériaux	35

MERCI

Merci d'avoir choisi OZONE. En tant qu'équipe de passionnés du vol libre, de compétiteurs et d'aventuriers, notre mission est de concevoir des ailes agiles et sûres à la pointe de l'innovation et de la performance.

Avoir une confiance totale en son aile est bien plus critique que n'importe quelle petite différence en performance lorsqu'on est en vol – demandez aux pilotes sous Ozone que vous croisez sur votre site et à ceux qui ont réalisé des expéditions extra-ordinaires ou trusté les podiums partout dans le monde avec nos ailes. Toute l'énergie que l'on met dans la recherche et le développement tend vers la création d'ailes qui donnent le maximum de plaisir et de performance en gardant une sécurité optimale. Notre équipe de R&D est basée dans le sud de la France. Dans cette région, qui comprend notamment les sites de Gourdon, Monaco, le Col de Bleyne, nous pouvons voler 300 jours par an. C'est un énorme atout pour la mise au point de nos produits.

En tant que pilotes, nous sommes bien conscients de l'investissement que représente l'achat d'un nouveau parapente. Nous savons que le rapport qualité/prix est un élément essentiel du choix de vos équipements, si bien que, pour maximiser ce rapport, nous fabriquons toutes nos ailes et nos sellettes dans notre propre usine. Pendant la fabrication, nos ailes subissent de nombreux contrôles de qualité et de traçabilité. Nous pouvons ainsi garantir que tous nos produits répondent aux standards élevés que nous attendons tous.

Il est très important que vous lisiez ce manuel avant d'utiliser votre aile pour la première fois. Le manuel vous aidera à tirer le meilleur de votre aile, il vous donnera des informations sur sa conception ainsi que des conseils et des astuces pour l'utiliser et la garder en bon état aussi longtemps que possible et ainsi avoir une bonne valeur de revente. Pour être informé des dernières nouvelles, y compris concernant les données techniques, reportez vous à la version en ligne disponible sur la page du produit sur www.flyozone.com.

Si vous souhaitez obtenir plus d'informations sur nos produits, consultez www.flyozone.com ou bien contactez un de nos distributeurs locaux, des écoles de parapente ou bien l'un d'entre nous chez Ozone.

Bons vols !

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 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, Emilia Plak et Alex Mateos. 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. 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 2

La Triox 2 est l'aile Ozone conçue spécifiquement pour les chariots motorisés. Avec cette aile, le vol en trike n'a jamais été aussi facile tout en procurant un haut niveau de performance, aussi bien en vitesse de croisière qu'en terme de consommation de carburant, tout cela avec un décollage simplissime.

La Triox 2 gonfle facilement et sans dépasser, elle est très stable en roulis et dans le maniement au sol, quelles que soient les conditions. Le système d'aide au gonflage (système LAS en Anglais) rend le gonflage simple et sans effort, tout en libérant les mains du pilotes qui n'ont plus qu'à gérer les freins et les gaz. En vol, les commandes de la Triox 2 sont à la fois progressives et directes. L'aile se met en virage de façon progressive et coordonnée sans aucune tendance à plonger. Les winglets ont permis d'améliorer encore la stabilité de l'aile, pour un meilleur confort lors des prises d'altitude plein gaz et lorsqu'on lâche les commandes en navigation. Pilote et passager peuvent se détendre et profiter pleinement du vol.

Le profil Reflex Shark Nose OZONE (OZRP) de la Triox 2 est optimisé pour le vol motorisé, il garde une pression interne élevée sur une très grande plage de vitesses. La Triox 2 a non seulement une stabilité exceptionnelle en vol accéléré mais son profil est aussi très résistant au décrochage et au départ en vrille à basse vitesse. La Triox 2 combine un suspentage à trainée réduite, un profil OZRP et un allongement optimisés pour en faire l'aile de trike qui a le meilleur rendement sur le marché.

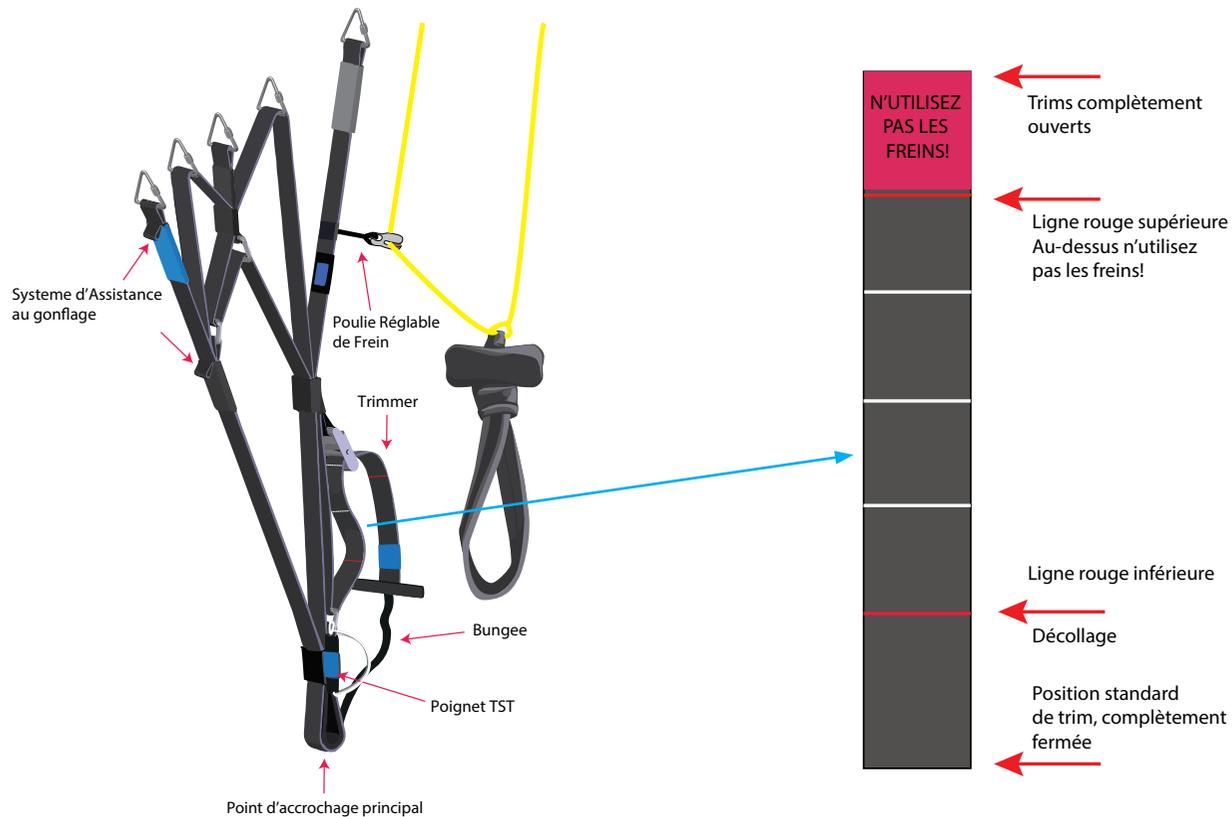
La Triox 2 est équipée d'un système de commandes en bouts d'aile qui peut être utilisé de deux façons : en mode 2D pour l'agilité et la précision et des mini-commandes TST destinées au contrôle de cap en croisière. Nous avons placé ces commandes assez bas sur les élévateurs pour pouvoir les attraper et agir dessus confortablement même avec des points d'accrochage hauts. Les élévateurs A sont pourvus de points d'attache qui peuvent être connectés au trike pour aider au gonflage et des aimants puissants sécurisent les commandes de freins ou de TST. Enfin, les trims sont équipés de boucles "roller" de qualité pour diminuer l'effort de réglage.

Les winglets améliorent nettement la stabilité en roulis ainsi que le comportement lors des descentes en spirale. L'optimisation du comportement des ailes dans les diverses situations est souvent un compromis. Les winglets permettent d'obtenir une meilleure stabilité en roulis sans dégrader aucune autre prestation. Quels que soient le type de trike, la géométrie, la puissance, la Triox 2 a une stabilité en roulis remarquable.

Certifiées DGAC et testées en charge à 8G pour 410kg (norme EN) et à 5,25G pour 625kg (standard DGAC), les trois tailles de la Triox 2 permettent un large choix parmi les chariots motorisés et sur la charge alaire. La Triox 2 convient aussi bien pour les trikes solo ou biplace et la facilité avec laquelle on peut décoller la rend accessible aussi bien aux pilotes de loisir qu'aux professionnels. C'est une aile intuitive et sur laquelle vous pourrez compter pendant de nombreuses saisons.



LES ELÉVATEURS



Les nouveaux élévateurs ont des trims à longue course équipés de boucles "roller cam", d'aimants puissants pour sécuriser les poignées de frein, du système TST de pilotage par les bouts d'aile, d'un réglage de la hauteur des poulies de frein, de poignées de freins spéciales, de boucles d'attache pour le système d'aide au gonflage (LAS). Enfin, les A sont colorés pour les reconnaître facilement.

Trims

La Triox 2 est équipée de trims à longue course entièrement réglables en vol en fonction de l'aérogologie, de la phase de vol et de la charge alaire.

La position la plus lente, c'est à dire en tirant complètement les trims vers le bas, donne le meilleur taux de chute et le meilleur taux de montée. Ce réglage est recommandé pour prendre de l'altitude au moteur mais seulement lorsqu'on n'est plus trop près du sol. C'est dans cette position que l'effort aux freins est minimal et que la manoeuvrabilité est la meilleure. Lorsque l'aérogologie est turbulente et qu'il est nécessaire d'avoir un pilotage actif il est recommandé d'utiliser le réglage le plus lent car l'aile y est très stable et que, dans le cas où une fermeture surviendrait, c'est celui qui donne les réactions de l'aile les plus modérées.

La ligne rouge la plus basse est la position recommandée pour la phase de décollage, c'est celle qui donne le meilleur compromis entre le gonflage et la vitesse de décollage. Ce réglage est tout particulièrement efficace pour les décollages par vent très faible ou en haute altitude. La ligne rouge supérieure indique la limite maximale en-dessous de laquelle on peut utiliser les freins pour se diriger sans réduire la stabilité inhérente de l'aile. Si vous volez à une vitesse supérieure à celle correspondant à cette ligne rouge supérieure alors il FAUT utiliser le TST (tip steering system) et non plus les freins pour se diriger. Utiliser les freins au-delà de ce réglage diminue la stabilité de l'aile et augmente les chances d'avoir une fermeture.

Les lignes blanches permettent d'avoir une référence pour vérifier la symétrie gauche/droite et réduisent les risques de glissement des trims en vol. Ces lignes n'indiquent aucune vitesse de vol particulière.

IMPORTANT
Quand l'aile est accélérée, le contrôle de cap doit être effectué par le TST. N'utilisez PAS les freins.



Lignes De Freins

La longueur des suspentes de frein a été minutieusement choisie pendant la mise au point. Il nous semble préférable qu'elles soient plutôt un peu longues, et de devoir éventuellement voler avec un tour de frein autour de la main.

- Veillez à ce que les suspentes de freins aient la même longueur des deux côtés.
- Si une poignée de frein a été démontée, passez correctement la suspente de frein dans la poulie avant de refaire le noeud sur la poignée.
- Lorsque vous lâchez les poignées de frein en vol, les suspentes de frein ne doivent pas être tendues. Elles doivent même être incurvées vers l'arrière pour être sûr que le bord de fuite n'est pas du tout déformé.
- Il faut avoir une garde d'au moins 10 cm entre la poignée et la poulie avant que le bord de fuite ne commence à se déformer. Ceci évite que le bord de fuite ne soit involontairement déformé lorsque les trims sont relâchés ou lorsque le TST est utilisé.
- Les freins sont aussi attachés au système TST pour améliorer la manoeuvrabilité. Si la longueur des suspentes de frein est modifiée il faut donc la répercuter sur le TST.

Position Réglable De Poulie De Frein

La hauteur des poulies de frein peut être ajustée en fonction de la préférence du pilote et pour s'adapter à la hauteur d'accrochage du paramoteur. Les poulies doivent être hautes pour un paramoteur/chariot dont les points d'accrochage sont bas, elles doivent être plus basses lorsque les points d'accrochage sont plus hauts.

La hauteur des poulies en sortie d'usine peut être inadaptée à votre chariot motorisé. Nous recommandons que vous fassiez un essai de gonflage avec votre chariot pour vous assurer que les poulies sont à une hauteur correcte, que les suspentes de frein ne sont pas trop courtes et que vous pouvez facilement rattraper les commandes après les avoir lâchées.

Pour procéder au réglage de la hauteur des poulies, vous devez d'abord détacher les poulies des élévateurs et les rattacher à la position désirée, ensuite, faites de même avec les Velcro des aimants en prenant soin de les rattacher quelques centimètres plus bas que la poulie. Si vous abaissez la poulie d'une certaine longueur, il est impératif d'allonger les suspentes de frein/TST de la même longueur.

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 "D ") ou en utilisant les commandes du Tip Steering System (TST).

IMPORTANT

Les suspentes de frein NE DOIVENT PAS être raccourcies par rapport à la longueur donnée en l'usine.



Le Tip Steering Système (TST)

Le système TST est actionné via des poignées ergonomiques et permet de diriger la voile lorsqu'on vole à vitesse élevée. Situées près des points d'accrochage principaux, ces poignées sont facilement accessibles et reliées aux extrémités de l'aile, elle procurent un très haut degré de précision et de confort dans les vols à vitesse de croisière élevée ou les virages à basse altitude. Le TST permet un pilotage précis sans avoir à utiliser les freins. De petits mouvements suffisent pour faire un virage; soyez doux et progressif au début jusqu'à ce que vous maîtrisiez bien cette façon de piloter.

Lorsque les trims sont relâchés au-delà de la ligne rouge supérieure (et donc lorsque la vitesse est supérieure), il faut utiliser uniquement le TST pour se diriger. Les freins NE DOIVENT PLUS être actionnés. L'utilisation des freins lorsque l'aile a un faible angle d'attaque a un effet négatif sur le "reflex" du profil, entraînant une perte de précision, un roulis parasite et une résistance réduite aux fermetures. En vol accéléré, le TST peut être utilisé aussi bien pour maintenir le cap désiré que pour virer calmement. Plus on vole vite, plus le TST est précis. Lorsque les trims sont relâchés au-delà de la ligne rouge supérieure, le contrôle directionnel doit uniquement se faire au moyen du TST, N'UTILISEZ PAS les freins.

Systeme d'Assistance au Décollage (LAS)

Les élévateurs sont équipés de points d'attache spéciaux pour le trike qui facilitent le décollage en raccourcissant les A au début du gonflage (tant que l'aile est encore derrière le chariot). Il y a deux points d'attache sur chaque élévateur, l'un plus haut que l'autre. L'une ou l'autre option peut être utilisée suivant les particularités de votre chariot et vos préférences. En utilisant le point d'attache supérieur c'est le centre de l'aile qui est tiré davantage pendant le gonflage et c'est donc l'option à prendre si vous remarquez que votre aile a tendance à se gonfler en fer à cheval avec les bouts d'aile en haut. Le point d'accrochage inférieur a tendance à donner un gonflage simultané sur toute l'envergure. La façon dont l'aile est étalée au sol avant le gonflage doit donc être en adéquation avec le point d'attache choisi.

Le système LAS d'aide au gonflage doit être ajusté de façon à ce qu'une fois que l'aile est bien gonflée et au-dessus de la tête il ne soit plus sous tension pour ne pas tirer sur les A de façon inopinée.

IMPORTANT

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



La longueur du système peut être ajustée suivant vos préférences ou suivant les conditions. Si l'aile gonfle trop vite il faut rallonger le LAS et vice versa. Il n'est pas nécessaire de tenir les A à la main pendant le gonflage quand on utilise le LAS. Le système fait partie du chariot et il faut donc se référer au manuel du chariot pour plus d'informations.

Trike et Motorisation

Dans sa version standard, la Triox 2 n'est livrée avec aucun des équipements spécifiques au vol en tandem. Pas d'écarteurs etc. car ces équipements sont spécifiques à chaque fabricant de chariot ou de paramoteur. Le pilote est seul responsable de la vérification du montage et de l'équilibre en faisant un essai de suspension.

La Triox 2 convient pour tous les types de paramoteur ou de chariot. De nombreux modèles sont sur le marché et il est primordial d'en choisir un qui réponde à vos besoins, votre poids et votre niveau de pilotage. Veillez à toujours prendre conseil auprès de votre instructeur ou de pilotes expérimentés au moment de choisir votre équipement.



LIMITATIONS

Compétences du Pilote

La Triox 2 a été conçue pour être utilisée avec un chariot motorisé ou un paramoteur. Elle convient aussi bien pour du vol solo ou en tandem à condition de respecter la charge maximale autorisée. Du fait de la faible surface et de la forte charge alaire il convient d'être particulièrement vigilant lors des décollages à pied. La Triox 2 est destinée à des pilotes aguerris et elle ne convient pas pour des pilotes débutants ni pour l'enseignement.

Certification

Au-delà des nombreux tests que nous avons pratiqués nous-mêmes, cette aile est conforme aux critères de la DGAC et a été certifiée en charge selon la norme EN 926.1. Veuillez noter que les tests selon la norme EN 926.2 n'ont pas été réalisés par un organisme de certification indépendant.

Charge Alaire et Caractéristiques de Vol

Les paramètres de vol et le comportement de l'aile dépendent fortement de la charge alaire. Fortement chargée, la Triox 2 répond plus amplement aux actions du pilote et réagit plus dynamiquement en virage, avec une perte d'altitude accentuée. En cas de fermeture, la remise en vol aura tendance à être plus impulsive et s'accompagnera d'une abattée en tangage plus profonde. Une forte charge alaire augmente aussi les chances d'avoir une aile neutre lors des descentes en spirale, particulièrement si la sellette a des points d'accrochage hauts ou bien si vous utilisez un trike. Voler à la charge maximale n'est souhaitable que pour les pilotes assez expérimentés qui ont les compétences nécessaires pour contrôler une aile plus dynamique. Les manoeuvres de descente rapide avec de forts facteurs de charge doivent être évitées lorsque le poids dépasse le maximum recommandé pour le vol libre ou lorsque vous volez avec un trike ou encore avec une sellette qui a des points d'accrochage hauts. Lorsque vous utilisez le moteur, ne volez jamais au-dessus du poids maximal recommandé par Ozone pour le paramoteur.

Test en charge et Poids Total en Vol pour les ailes de Paramoteur

Pour démontrer la résistance structurelle d'une aile de parapente ou de paramoteur, l'aile de la plus grande taille de chaque modèle est soumise au test en charge EN 926.1. Ce test

IMPORTANT

Au-delà des nombreux tests réalisés par Ozone, cette aile est conforme aux critères de la DGAC et a été certifiée en charge selon la norme EN 926.1.

IMPORTANT

La charge alaire influe fortement sur le comportement en vol. Plus vous vous approchez du poids maximal recommandé et plus l'aile est dynamique et réagit amplement aux commandes. Ne changez le poids total que de façon progressive.



comprend deux parties : un test de choc et un test en charge maintenue. Tout d'abord, l'aile subit un choc statique limité par un fusible dont la rupture assure qu'une traction supérieure à 1000 kg a été atteinte (pour les ailes tandem cette valeur est plus élevée). L'aile doit réussir ce test de choc sans aucun dommage visible ni sur les suspentes ni sur la voile. La même aile est ensuite soumise au test en charge maintenue. Elle est alors gonflée et tractée par un camion qui accélère sur une piste jusqu'à atteindre un effort au moins égal à 8G pendant une durée supérieure à trois secondes, sans rupture. Il faut au moins un facteur de charge de 8G pour obtenir la certification, c'est à dire 8 fois le poids maximal autorisé par la certification EN.

En plus de la norme EN 926.1, nos ailes de paramoteur sont aussi reconnues par la DGAC, un organisme responsable de la certification des ULM et PULMA tels que les paramoteurs en France. La DGAC reprend les résultats des tests en charge EN en prenant en compte un facteur de charge de 5,25G. Les spécifications d'une aile indiquent d'une part le poids total en vol correspondant aux 8G de la norme EN et, d'autre part, celui correspondant aux 5,25G de la DGAC, ainsi que les fourchettes de poids recommandés pour le vol libre (parapente) et pour le vol en paramoteur. Nous considérons que le facteur de charge de 5,25G de la DGAC est acceptable pour un usage "normal" en paramoteur - vol en circuit, navigation, Slalom, wing overs etc. Certaines manoeuvres de descente font partie de l'usage "normal" : par exemple une descente en spirale avec une vitesse verticale de l'ordre de 10 m/ s est généralement considérée comme une manoeuvre acceptable.

Cependant, nous avons constaté, lors de nos essais chez Ozone, des charges allant jusqu'à 5,25G lors de descentes en spirale engagées quasiment face au sol, et cela quel que soit le poids en vol dans la fourchette autorisée. Théoriquement, il ne devrait pas être possible d'arriver à la rupture d'une voile même en volant au poids maximal autorisé en paramoteur pour la voile de plus grande taille (les tailles inférieures ont un coefficient de sécurité supérieur du fait que le même nombre et le même type de suspentes supportent un poids inférieur), mais lorsque l'on prend en compte :

- a) la diminution de la résistance due au vieillissement;
- b) le risque d'endommagement accidentel des suspentes en usage normal;
- c) et que, pendant une descente en spirale ou d'autres manoeuvres acrobatiques, la charge



n'est pas distribuée le long de l'envergure comme elle peut l'être lors d'un test mécanique; la marge de sécurité structurelle est notablement réduite lorsqu'on vole proche du poids maximal retenu par la DGAC.

Pour cette raison, nous recommandons à tous les pilotes de paramoteur/trike, lorsqu'ils volent avec une aile fortement chargée (au-dessus du milieu de la fourchette de poids recommandée pour le paramoteur), de ne pas faire de descente en spirale engagée à haut facteur de charge ni d'autres manoeuvres acrobatiques agressives. Réaliser de telles manoeuvres expose à un risque réel de rupture du suspentage avec des conséquences potentiellement fatales.

Utilisation d'un Trike

La Triox 2 peut être utilisée avec un trike en vol solo ou en tandem tant que le poids maximum recommandé est respecté. Il est fortement recommandé de ne pas faire de spirales engagées avec de forts taux de chute si on utilise un trike car celui-ci accroît le risque de neuralité ou d'instabilité spirale.

Treuil

La Triox 2 peut être treuillée. Il incombe au pilote d'utiliser un équipement adapté : accrochage à la sellette, système de libération du câble, formation sur l'équipement etc. Pour décoller au treuil, les pilotes et les opérateurs de treuil doivent être qualifiés et utiliser des équipements certifiés, et respecter les réglementations relatives au treuillage.

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. 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

IMPORTANT

Ne pas faire l'acro ou de decente en spirale avec un fort facteur de charge lorsque vous volez au-dessus du poids EN maximal, ni avec un trike et ni avec une sellette à accrochage haut.

IMPORTANT

Ne volez pas sous une aile mouillée.



vitesse propre. Si jamais votre aile mouillée entre en parachutale, relâchez immédiatement les trims et accélérez pour reprendre de la vitesse.

Modifications

Votre Triox 2 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.

Acrobaties

La Triox 2 ne convient pas pour les manoeuvres acrobatiques, en réaliser peut être très dangereux et soumet l'aile à des contraintes anormales. Ozone vous recommande fortement de ne pas faire d'acrobaties. Ozone ne peut pas être tenu responsable pour les dommages ou les accidents résultants de manoeuvres acrobatiques.

IMPORTANT

Ne modifiez votre aile sous aucun prétexte.

IMPORTANT

N'effectuez pas de manoeuvres acrobatiques.



PRÉPARATION

La Voile

Pour vous familiariser avec votre aile, il est recommandé de faire du gonflage au sol (sans et avec moteur). Comme toujours lorsqu'on utilise un nouvel équipement, il ne faut voler que dans une aérologie et sur un site habituels pour vous. Prenez votre aile en main de façon progressive et souvenez vous que la charge alaire influe fortement sur le comportement en vol. Plus vous vous approchez du poids maximal recommandé et plus l'aile est dynamique et réactive.

Vérifications prévol

Préparez l'aile en la mettant sur l'extrados du côté sous le vent du moteur et en lui donnant une forme d'arc prononcée avec les suspentes du centre de l'aile tendues. Tout en dépliant l'aile, assurez vous que ni l'extrados ni l'intrados n'ont de déchirure ou d'autres dommages. Portez une attention particulière aux coutures et aux points d'accrochage du suspentage car ce sont eux qui subissent le plus de contraintes. Ne volez jamais avec une aile endommagée. Etalez les suspentes, un côté à la fois, et vérifiez leur état. Tenez les élévateurs en l'air et, en commençant par les freins, dégagez toutes les suspentes. Répétez l'opération avec les stabilos, 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 LAS) 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.



TECHNIQUES DE VOL DE BASE

Décollage avec un Chariot

Assurez-vous que l'espace au vent de votre décollage est suffisamment dégagé pour décoller puis prendre de l'altitude en sécurité et qu'il ne comporte pas d'obstacles (arbres, lignes électriques etc) pouvant vous gêner en cas de panne moteur. Pensez toujours à conserver une marge de sécurité de façon à ne pas être pris au dépourvu en cas de panne. Vous devez toujours pouvoir planer vers un atterrissage de secours en cas de panne moteur.

- Une fois la visite prévol terminée, étalez l'aile au sol en arc avec le bord d'attaque bien ouvert
- Attachez les élévateurs aux mousquetons ou aux points d'accrochage de votre chariot motorisé
- Faites passer les suspentes par dessus les supports de chaque côté de la structure
- Tirez le chariot vers l'avant en veillant à ce que la ligne passant par le centre de la voile soit dans la direction du vent. Les suspentes doivent être tendues symétriquement en faisant attention de ne pas refermer le bord d'attaque
- Veillez à ce que les suspentes ne puissent pas se prendre dans la roue avant
- Pour faciliter le gonflage, il est conseillé de mettre les trims sur la première ligne première rouge (la plus basse) et d'utiliser le système d'assistance au décollage (LAS) sur les A quand vous utilisez un chariot motorisé.
- Une fois la check-list d'avant décollage terminée et les conditions favorables, la phase de décollage proprement dite s'initie en mettant doucement des gaz de façon à faire rouler le chariot et gonfler la voile
- Une fois que l'aile s'est élevée à un angle d'environ 60° mettez plein gaz pour augmenter la vitesse de roulage
- Pendant la prise de vitesse et alors que l'aile est au-dessus de la tête du pilote utilisez les freins pour contrôler le tangage et la direction.
- Dans le cas où l'aile ne gonflerait pas de façon symétrique, diminuez la puissance moteur de façon à seulement maintenir un mouvement vers l'avant. Les freins sur l'aile ainsi que la roue avant du chariot doivent être utilisés pour remettre le chariot sous l'aile et rétablir la symétrie

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

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



Lorsqu'il y a du vent, il faut être particulièrement attentif durant la phase de décollage car le trike pourrait être tiré en arrière pendant le gonflage ou sur le côté si le gonflage est disymétrique. Même par vent modéré il faut être très vigilant car, sans corrections adaptées de la part du pilote, il est possible que le chariot soit tiré en arrière ou sur le côté, ce qui peut aboutir à le retourner et à coincer le pilote et son passager en dessous.

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

Décollage aux Pieds

Bien que conçue pour donner pleine satisfaction avec un chariot motorisé, la Triox 2 peut aussi être utilisée pour décoller à pied. Il faut néanmoins garder à l'esprit que la faible surface et la charge alaire élevée rendent le décollage délicat.

Décollage face à la pente -vent nul à léger

Lorsque le vent est favorable, avancez résolument et vos suspentes se tendent en un ou deux pas. L'aile commence 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 vers l'avant de façon excessive, sous peine de déformation, voire de fermeture du bord d'attaque.

Ayez une gestuelle souple : la précipitation ou la brutalité n'aident pas. Vous avez tout votre temps pour vérifier la position de votre aile au-dessus de votre tête avant de vous lancer. Une fois que vous avez constaté que la Triox 2 est bien gonflée, mettez progressivement les gaz et accélérez gentiment votre course pour vous envoler. Lorsque la vitesse air suffisante pour décoller est atteinte, une légère pression sur les freins pourra vous aider à décoller. Ne vous arrêtez surtout pas de courir avant que vos pieds n'aient quitté le sol et que vous soyez sûr de prendre de l'altitude.

Lorsque vous décollez dos à la voile, nous vous recommandons de ne PAS accélérer violemment votre moteur pendant le gonflage. La puissance moteur doit être appliquée progressivement une fois que l'aile est à mi course. Appliquer la puissance trop tôt pourrait ralentir le gonflage de la partie centrale de l'aile et entraîner une montée anticipée des bouts d'ailerons.



Décollage face voile -vents légers à forts

Etalez votre Triox 2 comme pour un gonflage dos à la voile. 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 allez vous retourner) vous pouvez à présent faire monter la Triox 2 avec les élévateurs A. Par vent fort, préparez-vous à faire quelques pas vers la voile pendant son gonflage, ceci dissipera une partie de son énergie et l'empêchera in fine de vous dépasser. Une fois que vous êtes retourné et que l'aile est stabilisée au-dessus de votre tête, mettez doucement les gaz et accélérez régulièrement le pas pour obtenir un décollage bien contrôlé et propre.

La Phase de Montée

Une fois en l'air, poursuivez votre vol face au vent pendant votre prise d'altitude initiale. Vous obtiendrez le meilleur taux de montée en réglant vos trims sur la première ligne rouge. N'essayez pas de monter selon une pente trop prononcée en fermant les trims ou en utilisant vos freins. L'aile a déjà une assiette cabrée et un angle d'attaque conséquent, si bien que si vous augmentez encore cet angle d'attaque avec les freins et sous une forte poussée dorsale du moteur vous risquez de vous retrouver en limite de décrochage. De plus, en cas de panne moteur, le mouvement pendulaire du pilote combiné au violent tangage vers l'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. Evitez aussi les virages bas en vent arrière avec une vitesse/air insuffisante.

La Triox 2 est bien amortie en roulis mais, dans certaines circonstances, le pilote peut lui-même provoquer des oscillations. Ceci est causé par la combinaison du couple moteur/hélice du déplacement latéral du poids du pilote et/ou des actions aux commandes. Pour arrêter ces oscillations, réduisez un peu les gaz et neutralisez vos déplacements de poids dans la sellette et vos actions sur les freins. Vous pourrez remettre les gaz dès la fin des oscillations. Plein gaz, l'effet de couple tend à mettre gentiment l'aile en virage, on peut le contrer en mettant son poids du côté opposé dans la sellette ou bien en adoptant un réglage des trims disymétrique.



Vol Normal

Une fois qu'une altitude suffisante est atteinte pour être en sécurité, vous pouvez relâcher les trims pour augmenter votre vitesse de croisière. Si la puissance du moteur le permet, la Triox 2 peut maintenir le vol droit en palier à une vitesse élevée avec les trims totalement relâchés. Veillez à ne relâcher les trims au-delà de la ligne rouge supérieure qu'en aérologie calme.

En relâchant les trims l'aile accélère, améliorant la pénétration face au vent et le rendement, que ce soit en vent de face, de travers ou en air subsident. Le profil reflex est très stable en air turbulent. Il résiste aux fermetures sans action du pilote tant que le niveau de turbulence reste raisonnable. Plus la voile vole vite et plus forte est la stabilité intrinsèque car le reflex produit plus d'effet. Lorsque la turbulence est modérée, il peut être préférable de ne pas agir sur les commandes et de laisser l'aile l'absorber par elle-même. Cependant, si le niveau de turbulence devient élevé, Ozone recommande de replacer les trims sur la ligne rouge inférieure et de piloter activement. Ce réglage permet à la fois de maîtriser l'aile plus facilement et, dans le cas où une fermeture surviendrait, c'est celui qui donne les réactions de l'aile les plus modérées.

Virage

Pour bien vous familiariser avec votre Triox 2, vos premiers virages doivent être effectués de façon graduelle et progressive. Pour réaliser un virage efficace et coordonné, commencez par regarder dans la direction où vous souhaitez aller et vérifiez que l'espace est dégagé. Appliquez alors une traction modérée sur le frein jusqu'à obtenir l'inclinaison et le rayon de virage souhaités. Réglez votre vitesse et votre rayon de virage et agissant de façon coordonnée sur le frein intérieur et le frein extérieur. Lorsque la vitesse est élevée (trims au-dessus de la ligne rouge supérieure) il faut utiliser le TST pour contrôler la direction et ne pas se servir des freins.

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



Pilotage Actif

En aérologie turbulente, le profile Ozone Reflex (OZRP) est très stable. Il supporte un niveau raisonnable de turbulence sans action du pilote, cependant, si le niveau de turbulence devient élevé, nous recommandons de piloter activement.

Les éléments clés d'un pilotage actif efficace sont le contrôle du tangage et de la pression dans la voile : en turbulence forte, si l'aile plonge fortement devant vous, utilisez les freins pour la ralentir. De même, si la voile part derrière vous, relâchez les freins pour lui redonner de la vitesse. Evitez de voler en gardant constamment une traction sur les freins en turbulence car vous risqueriez de mettre l'aile en décrochage. Pensez à toujours maintenir une vitesse / air suffisante. En turbulence modérée, il vaut mieux ne pas piloter activement, mais, au contraire, il faut laisser l'aile amortir d'elle-même la turbulence car de faibles actions aux freins sont susceptibles de nuire à la stabilité intrinsèque du profil. En turbulence sévère, Ozone recommande de replacer les trims en position lente ou au moins au niveau de la ligne rouge inférieure et de piloter activement. De cette façon vous serez mieux à même d'agir correctement en cas d'incident de vol.

Aucun pilote ni aucune voile ne sont invulnérables aux fermetures. En turbulences fortes, un contrôle actif de l'aile correct éliminera pratiquement le risque de fermeture. En conditions très turbulentes, soyez actif et anticipez les mouvements de votre aile. Surveillez votre altitude et ne surpilotez pas.

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:

- Visualisez toujours à l'avance votre trajectoire d'atterrissage ; pensez à des options alternatives et conservez toujours des marges de sécurité en cas d'erreur et, enfin, choisissez une trajectoire pour vous poser FACE au vent.
- Au dessous de 30 mètres d'altitude, évitez tout virage serré car l'aile devrait plonger pour retrouver une vitesse normale.
- Faites votre approche finale avec une bonne vitesse jusqu'à environ un mètre du sol. Descendez alors lentement et progressivement vos freins de façon à ralentir pour toucher le sol en douceur.
- Il est plus sûr d'effectuer un atterrissage moteur coupé car cela réduit les risques de d'abîmer 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 atterrissage moteur tournant vous offre la possibilité de remettre les gaz si vous avez effectué une mauvaise finale mais peut aussi vous coûter plus cher en cas d'erreur.
- Le type d'approche doit être adapté aux conditions et au terrain choisi pour l'atterrissage.
- Par vent faible, vous devrez effectuer un arrondi long, progressif et ample afin de minimiser votre vitesse sol. Par vent fort, votre vitesse sol 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 ressource et une bascule vers l'arrière qui vous laisseront dans une situation vulnérable.
- Par vent fort, vous devez vous retourner vers la voile aussitôt que vos pieds touchent le sol puis tirer de façon ferme et symétrique sur les freins pour décrocher l'aile. Si l'aile vous tire, courez en même temps vers elle.
- Si le vent est très fort et qu'il vous semble que vous risquez d'être traîné au sol, décrochez l'aile avec les élévateurs C. La Triox 2 décroche alors rapidement et de façon maîtrisable et elle vous tirera moins que si vous utilisiez les freins.

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.



TECHNIQUES DE DESCENTE RAPIDE

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

Replier les bouts d'ailes de la Triox 2 augmente le taux de chute. Ceci peut être utile pour ne pas rentrer dans un nuage ou pour descendre rapidement. Pour faire les oreilles sur la Triox 2, gardez vos poignées de freins à la main, saisissez les suspentes extérieures des élévateurs A et tirez-les vers le bas jusqu'à ce que les bouts d'ailes soient repliés.

N'utilisez pas les freins pour vous diriger lorsque vous volez avec les oreilles ; vous pouvez modifier votre cap en effectuant des déports de poids dans votre sellette. Pour rouvrir les oreilles, lâchez simultanément les deux A extérieures. Pour accélérer la réouverture des oreilles, actionnez gentiment les commandes de frein, un côté après l'autre, jusqu'à ce que les bouts d'ailes soient à nouveau gonflés. Évitez un freinage symétrique et de grande ampleur qui risquerait de mettre la voile en parachutale, voire en décrochage.

On ne doit pas faire "les oreilles" lorsque l'on utilise un chariot motorisé.

Décrochage aux B

Le décrochage aux B est une technique de descente rapide réservée aux situations d'urgence. Le décrochage aux B est obtenu en tirant symétriquement sur les élévateurs B. Cette technique soumet les suspentes B à des contraintes importantes et c'est pourquoi elle ne doit être utilisée qu'en cas d'urgence. Le décrochage aux B ne doit pas être utilisé si on vole avec un chariot motorisé (trike).

Pour initier un décrochage aux B, conservez vos poignées de freins dans les mains puis saisissez vos élévateurs B ou placez vos doigts entre les suspentes basses 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 horizontale mais elle demeure ouverte, avec une corde



réduite. Vous pouvez descendre à environ 6m/s. Si vous tirez trop sur les élévateurs B, votre aile pourrait se mettre en fer à cheval et bouger beaucoup.

Pour sortir d'un décrochage aux B, il suffit de relâcher les deux élévateurs en un seul mouvement symétrique, progressif et assez rapide. L'aile se remettra toute seule en configuration de vol normal. Vérifiez que vous avez repris votre vitesse horizontale avant d'utiliser à nouveau les freins. Ne pas relâcher les B trop doucement car cela pourrait mettre l'aile en décrochage parachutal.

360 Engagés

Si vous effectuez une série de 360° de plus en plus serrés vous décrivez une spirale engagée, ce qui aboutit à une perte rapide d'altitude. Pour initier une spirale engagée, regardez dans la direction où vous voulez tourner puis descendez progressivement la commande de frein intérieure.

La Triox 2 effectuera environ un tour complet avant de s'inscrire dans une spirale engagée (suivant l'amplitude de l'action au frein). A ce moment là, mettez un peu de frein extérieur pour garder le bout d'aile ouvert et en pression. Cette technique permet de descendre rapidement et de façon sûre mais alors la vitesse et le facteur de charge peuvent augmenter rapidement et désorienter le pilote. Le facteur de charge résultant de la force centrifuge peut entraîner une perte de connaissance. Une vitesse de descente importante, particulièrement lorsqu'elle est associée à une charge alaire élevée, un moteur/sellette à points d'accrochage hauts ou un trike, risque d'aboutir à une neutralité ou même une instabilité spirale. Vous devez être prêt à tirer progressivement sur le frein extérieur jusqu'à ce que l'aile sorte de la spirale dans le cas où la voile n'en sortirait pas toute seule.

Pour sortir d'une spirale engagée, remontez petit à petit le frein intérieur. Laissez la Triox 2 sortir de la rotation pendant qu'elle décélère progressivement afin qu'elle retrouve le vol en palier sans passer par une ressource et une abattée en sortie de spirale. Vous devez savoir comment agir si la voile ne sortait pas seule d'une spirale. En cas de neutralité ou d'instabilité, il faut tirer progressivement sur le frein extérieur jusqu'à ce que l'aile sorte de la spirale.

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.

IMPORTANT

N'effectuez pas d'une spirale à G élevé lorsque vous volez avec des charges lourdes, lorsque vous volez avec un tricycle ou un harnais à point d'accroche élevé.

IMPORTANT

NE PAS effectuer d'une spirale avec les trimmers relâchés



INCIDENTS EN VOL

Fermetures

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

S'il vous arrivait de subir une fermeture asymétrique, il faudrait vous occuper de votre direction en premier lieu : vous éloigner du relief, d'autres pilotes, d'obstacles ou, au pire, ne pas vous en rapprocher.. Une fermeture asymétrique peut être contrôlée par une action modérée sur la commande de frein opposée à la fermeture pour maintenir le cap. Dans la plupart des cas ceci est suffisant pour obtenir une réouverture complète de l'aile.

Une aile partiellement fermée est, de fait, 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 aux commandes plus faible qu'en vol normal. Ainsi, pour stopper le virage vers le côté fermé, vous devez doser l'amplitude du frein côté ouvert afin de ne pas décrocher celui-ci. S'il est impossible de maintenir le cap sans décrocher le côté de l'aile qui est ouvert, il est préférable de laisser l'aile tourner pendant qu'elle se réouvre.

Si la fermeture n'est pas suivie d'une réouverture complète et spontanée, effectuez un pompage progressif sur la commande du côté fermé sur toute la course du frein. Un pompage doit durer environ 2 secondes pour être efficace. Pomper trop vite et sur une trop faible amplitude n'aidera pas à rouvrir plus rapidement la partie fermée mais laisser la commande en position basse trop longtemps peut provoquer le décrochage.

Pour une fermeture symétrique, la remise en vol s'effectue d'habitude sans intervention du pilote mais un freinage symétrique de 15 à 20 cm accélèrera la réouverture.

Si votre aile se ferme en vol accéléré, remettez immédiatement les trims en position lente avant de réaliser des actions pour favoriser la réouverture.



Cravates

Si un bout d'aile se coince dans les suspentes, on appelle cela une "cravate". Ceci peut entraîner un départ en spirale qui peut être difficile à contrôler. La première solution pour sortir de cette situation est de remettre l'aile en vol normal, c'est à dire de stabiliser le cap puis de tirer sur la suspente de bout d'aile (située sur l'élèveateur C) jusqu'à ce que le bout de l'aile se libère. Pendant que l'aile est cravatée les actions aux commandes doivent être mesurées pour ne pas risquer de décrocher l'autre partie de l'aile. Vous pouvez aussi effectuer des mouvements de pompage amples avec la commande du côté cravaté mais alors il faut bien veiller à mettre votre poids du côté opposé à la cravate sinon vous risquez un départ en vrille ou bien d'accélérer la spirale. Le but est de vider l'air du bout d'aile, sans la mettre en vrille. Correctement effectuée, cette action va libérer le bout d'aile du suspenage.

Si la cravate prend une grande partie de l'aile ou si les méthodes décrites ci-dessus n'ont pas permis de libérer le bout d'aile du suspenage, il est possible qu'un décrochage complet de la voile permette néanmoins de libérer la cravate. Le décrochage complet ne doit cependant être exécuté que si vous avez appris cette manoeuvre 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, il faut lancer le parachute de secours tant que votre altitude est encore suffisante.

Décrochage Profond/Parachutale

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

Ne volez pas sous la pluie ; cela peut favoriser les décrochages ou les parachutales.

Si vous devez voler sous la pluie, soyez extrêmement doux sur les freins et évitez les grandes oreilles. Trouvez-vous un bon atterro et utilisez votre barreau.

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



ENTRETIEN ET RÉVISIONS

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 plié, tournez l'aile sur le côté.



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



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



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



Etape 9. Tournez le saucisse bag sur le côté et faites le premier pli juste après les renforcements en plastiques du BA. Ne pas plier les renforcements en plastiques, mais continuer 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 regroupez toute la voile en accordéon complet d'un bout d'aile à l'autre avant de la rentrer dans le sac.



Conseils

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

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

Il est important de vérifier régulièrement votre Triox 2 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 la sac fourni par le constructeur et ne la laissez pas entrer en contact avec des huiles, des peintures, des agents chimiques, des détergents etc.

Nettoyage

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

Réparation

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

Si la déchirure est de faible taille, vous pouvez entreprendre de la réparer vous même. Vous trouverez dans le kit de réparation les matériaux nécessaires à cela. Pour un accroc sur le tissu utiliser du ripstop autocollant.

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

IMPORTANT

Ne rangez jamais votre aile si elle est mouillée

IMPORTANT

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



Revision

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

Si vous voulez vendre votre Triox 2, vous devez fournir à l'acheteur un certificat de révision récent. Votre voile doit être révisée par un professionnel qualifié au bout de 24 mois, ou 100 heures de vol, pour la première fois, puis tous les 12 mois par la suite.

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

Le professionnel en charge de la révision devra vous informer de l'état général de votre aile, et si un ou plusieurs éléments demandent à être remplacé avant la prochaine révision. Le vieillissement de la voile et des suspentes étant différent, le changement partiel ou complet du suspentage est envisageable au cours de la vie du parapente. D'où l'importance de la révision qui détaille le niveau d'usure de chaque composants de votre aile.

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

Vous êtes responsable de votre matériel, prenez en soin et une inspection visuelle régulière (lors du pliage par exemple) vous permet de suivre l'évolution de votre matériel. Soyez aussi attentif aux changements de comportement en vol de votre aile (vitesse plus faible, phases parachutales, décrochage en virage, mauvais gonflage...). La révision de votre Triox 2 s'effectue obligatoirement sur plusieurs points précis.

La porosité est mesurée avec un porosimètre.

La résistance à la déchirure du tissu – Evaluée avec un appareil destiné à cet effet, pas avec les pouces.



Résistance des suspentes – Les valeurs de résistance à la rupture d'une suspenste haute, une intermédiaire et une basse doivent être mesurées.

Longueurs des suspentes – La longueur totale des suspentes doit être mesurée sous une tension de 5kg.

Le laboratoire de test a vérifié la conformité des suspentes de structure, des suspentes de frein et des élévateurs de l'échantillon témoin une fois les vols de test terminés

Elévateurs – Une inspection visuelle doit traquer les signes d'usure ou d'abrasion. La tolérance par rapport aux longueurs données dans le manuel ne doit pas dépasser +/-5mm.

Contrôle visuel – Tous les éléments de l'aile doivent subir une inspection visuelle pour rechercher d'éventuels signes de dommage ou de détérioration.



GARANTIE DE QUALITE OZONE

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

Recapitulatif

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

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

Bons vols sous votre Triox 2.

Team Ozone



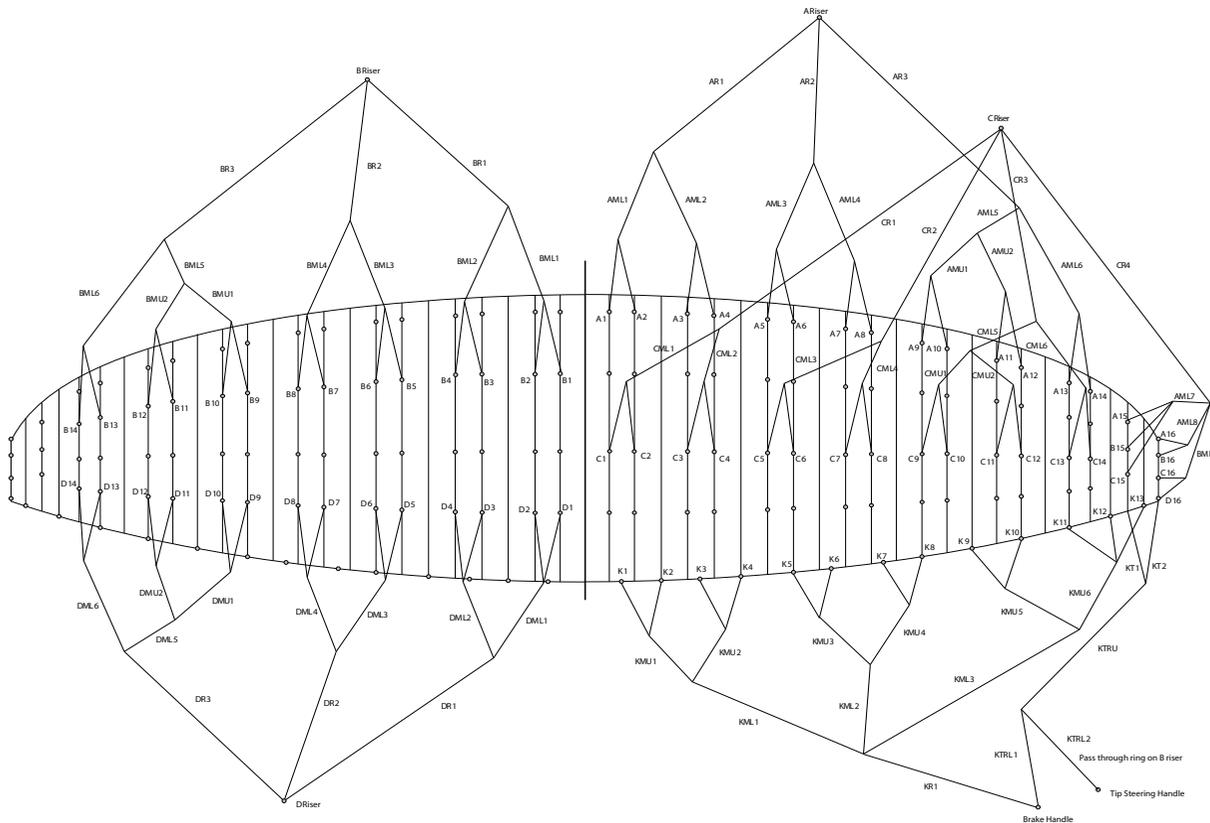
CARACTERISTIQUES

	35	38	41
Nombre de Cellules	48	48	48
Surface Projetée (m ²)	30.2	32.8	35.3
Surface à Plat (m ²)	34.9	38	40.9
Envergure Projetée (m)	10.54	10.98	11.4
Envergure à Plat (m)	13.37	13.93	14.5
Allongement Projeté	3.7	3.7	3.7
Allongement à Plat	5.1	5.1	5.1
Corde Max (m)	3.37	3.51	3.7
Poids total de l'aile (Kg)	8.3	8.49	9.22
Poids total volant (kg)	130-350	150-380	170-410
DGAC Homologation	DGAC	DGAC	DGAC



PLAN DE SUSPENTAGE

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



LES MATERIAUX

Tissue

Extrados

Dominico DOKDO 30D MF

Intrados

Porcher 9018 E65

Nervures

Porcher Skytex 9017 E29

Renfort de Bord d'Attack

Plastic pipe

Suspentes

Basses

Edelrid 8000U

Moyennes

Edelrid 8000U

Hautes

Edelrid 8000U

Freins

Bas

Liros - 10-200-040

Moyens

Edelrid 8000U

Hauts

Edelrid 8000U

Elévateurs et autres attaches

Maillons

Maillon Rapide - Peguet / Link Lites

Elévateurs

20mm zero stretch polyester webbing





1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements

www.flyozone.com