firefly 3

Manuel FR

firefly 3

TABLE DES MATIÈRES

Merci	01
Attention	02
Le Team Ozone	03
Votre Firefly 3	04
Le Speed Flying	06
Préparation	07
Techniques De Vol De Base	08
Incidents en Vol	10
Soins et Entretien	12
Qualite d'Ozone	15
Caracteristiques	16
Materiaux	16
Plan de Suspentage	17

FR v1.1 Mars 2016

MERCI

FR

Merci d'avoir choisi OZONE pour voler.
La mission d'Ozone, en tant qu'équipe de passionnés du vol libre, de compétiteurs et d'aventuriers, consiste à fabriquer des parapentes maniables , de la plus haute qualité, à la pointe de la technologie, des performances et affichant une sécurité maximum.

Votre confiance dans votre parapente est de loin un plus grand atout que n'importe quel petit gain de performance. Demandez-donc à n'importe quel pilote Ozone sur site ou bien encore à ceux qui ont utilisé nos ailes lors de vols très engagés aux quatre coins de la planète ou enfin à ceux qui sont montés sur des podiums. Tous nos travaux de R&D sont focalisés sur la création d'ailes affichant les meilleures caractéristiques de maniabilité/performances conjuguées à la plus grande sécurité possible. Notre équipe est basée dans le sud est de la France. Cette région, qui comporte notamment le village de Gourdon, Monaco et le Col de Bleyne, nous permet de voler 300 jours par an. Ceci constitue un de nos grands atouts pour le développement de notre gamme de produits.

En tant que pilotes,nous réalisons bien que l'acquisition d'un nouveau parapente représente un gros investissement. Nous savons que le rapport qualité/prix constitue un élément essentiel lors de votre choix d'une nouvelle machine. Pour maintenir les coûts bas une qualité élevée, nous fabriquons tous nos parapentes dans nos propres usines. Nos ailes subissent des contrôles nombreux et rigoureux durant tout leur cycle de fabrication, ce qui nous permet de garantir qu'elles se conforment à tous les critères élevés de qualité que nous attendons.

Il est essentiel que vous lisiez bien le présent manuel avant d'essayer votre aile pour la première fois. Ce manuel vous aidera à exploiter votre aile au mieux. Il comporte notamment des conseils de maintenance qui vous permettront de la conserver longtemps et même de la revendre dans les meilleures conditions.

Pour accéder aux dernières mis à jour, veuillez consulter le manuel online. Vous pourrez le trouver sur la page produits sur www.flyozone.com. Si vous avez besoin d'autres infos sur nos produits, consultez-donc notre site www.flyozone.com, ou contactez notre revendeur local ,votre école ou bien encore une personne du team Ozone.

Volez en sécurité !
Le Team Ozone

ATTENTION

Le parapente est dangereux. L'utilisation d'un parapente peut occasionner de graves blessures, voire un décès. L'utilisation inappropriée de votre équipement accroît considérablement les risques encourus. N'utilisez jamais votre matériel sans avoir reçu une instruction idoine d'un moniteur diplômé.
En utilisant votre parapente Ozone, vous acceptez les risques inhérents à l'utilisation de cet équipement. Le concepteur, fabricant, distributeur et revendeur de ce matériel n'endosseront aucune responsabilité au sujet de votre sécurité lorsque vous utilisez ces matériels. Vous acceptez par conséquent de ne pas tenir Ozone Gliders Ltd ni Ozone Power Ltd pour responsables de blessures infligées à vous-même ou à une tierce partie lors de l'utilisation de ces matériels. Il est très important que vous assimiliez complètement toutes les instructions pour utiliser correctement cet équipement avant d'entreprendre de voler avec.

L'utilisateur DOIT :

- Etre un parapentiste licencié et expérimenté.
- Pour l'utilisation à ski, être un skieur expérimenté ayant une bonne connaissance des reliefs et de la nivologie ; et être équipé des matériels de secours (type ARVA) en cas de
- survol de zones sauvages.
- Se trouver dans une zone où l'activité est autorisée.
- Utiliser un casque et un équipement de protection adéquat.
- Utiliser son aile dans une zone sûre et sans dangers.
- Bien entretenir son matériel et l'inspecter régulièrement.
- Avoir reçu un enseignement complet et professionnel avant
- d'utiliser le matériel.
- S'assurer que toutes les sangles de sellette sont bien bouclées.
- Voler en compagnie d'un collègue. Faire attention à la présence d'autres personnes
- dans la zone survolée.
- N'utilisez JAMAIS votre aile par conditions turbulentes.
- N'utilisez JAMAIS votre aile au-dessus d'une zone très peuplée ou dans un endroit interdit.
- N'utilisez JAMAIS votre aile sur des pistes de ski .
- N'utilisez JAMAIS votre aile trop près d'obstacles dangereux tels que remontées mécaniques, fôret ou rochers.
- N'utilisez JAMAIS votre aile si vous n'êtes pas équipé des matériels de sécurité en montagne

LE EQUIPE OZONE

Tout le monde chez Ozone continue à être motivé par la passion du vol, notre amour de l'aventure et notre désir de toujours céer des parapentes meilleurs, plus sûrs et plus performants.

L'équipe de conception des parapentes est dirigée par david DAGAULT; Dav a une énorme expérience de compétiteur, de pilote aventurier et de créateur. Font partie de l'équipe: Luc ARMANT, Fred PIERI et Russell OGDEN. Luc est un compétiteur de haut niveau et un acroc du cross qui, avec sa formation d'architecte naval et son énorme bagage de connaissances et d'idées, contribue aux recherches de l'équipe. Fred est un mathématicien, ingénieur mécanicien et spécialiste du vol bivouac. Il travaille avec Luc et Dav à la conception des nouvelles ailes. Russ est un compétiteur de haut niveau et un pilote d'essai qui teste et torture les ailes aux limites extrêmes de leur domaine de vol.

Les spécialistes du speed d'Ozone tels que Rob WHITTALL, Matt GERDES ou Cade PALMER apportent leur énorme expérience et leur talent pour s'assurer que les nouveaux matériels subissent tous les tests possibles.

Au bureau, les affaires sont régies par Karine MARCONI, Chloe VILA et Isabelle MARTINEZ. Ces merveilleuses dames s'occupent des commandes, ders revendeurs, de l'équipe de conception et de la gestion quotidienne de la société. Sans elles, ce serait le chaos!

Mike CAVANAGH est le patron et multiple vainqueur de la ligue XC britannique. Quand il ne vole pas, il gère la confusion générale. La promotion et l'équipe des pilotes du team sont dirigés par le fameux pilote de Base Jump Matt GERDES, qui travaille en étroite liaison avec la spécialiste de graphisme Loren COX. Loren est un pilote régulier de Salt Lake City, USA.

Notre usine, dirigée par Dave PILKINGTON, se trouve au Vietnam. Ce dernier travaille avec acharnement à la production des ailes, la fabrication des protos et à la recherche constante de nouveaux matériaux pour nos futurs produits. il est secondé par une formidable équipe de production comportant quelque 700 personnes, dirigées par Khanh et Phong.

VOTRE FIREFLY 3

Votre Firefly 3 est une voile hybride “ mini-speedwing “ conçue sur un principe simple : un profil à hautes performances conjugué avec un plan speed extrêmement stable. Il s’agit véritablement de la moins stressante de toutes nos petites ailes et elle convient parfaitement au débutant -comme au pilote expérimenté- recherchant une aile compacte, très sécurisante et offrant un maximum de fun.

La Firefly 3 hérite de la lignée des Firefly, avec des améliorations notables au niveau du décollage, de la maniabilité et de la stabilité. Son profil avancé procure un contrôle de tangage idéal et apporte d’excellentes perfs pour une voile de cette catégorie. Le faible allongement et la corde épaisse ajoutent de la sécurité passive et de la stabilité à l’aile. Celle-ci est un excellent choix pour les pilotes qui veulent goûter aux frissons du pilotage d’une petite aile sans pour autant sacrifier la stabilité, phénomène caractéristiques des ailes de cette catégorie ayant un plus grand allongement.

Des matériaux ,nouveaux, plus légers, ont étré utilisés pour réduire le poids total de l’aile. Cette légèreté aide non seulement au décollage mais diminue sensiblement l’inertie, procurant ainsi une sensation de plus grande agilité en l’air. Par vent fort, la Firefly ne dépasse pas au décollage, reste très facile à contrôler et à manipuler au sol. Des améliorations ont été apportées aux élévateurs avec une reconffiguration de la position des trims, permettant une manipulation plus facile des trims avec les poignées de freins dans les mains.

Les entrées d’air des cellules ont également été redessinnées pour apporter plus de pression interne aux grandes vitesses, rendant la voile plus résistante aux fermetures et améliorant la maniabilité. Un renfort du B.A. permet de réduire l’usure de cette partie essentielle de l’aile, sans pour autant compromettre le dessin et l’architecture du B.A. La Firefly 3 comporte une nouvelle arche de stabilo qui apporte un bien meilleur comportement en roulis, essentiel aux yeux des pilotes de speed. En vol rasant, il est capital de prévoir le comportement en roulis de son aile, et le ressenti progressif de la Firefly 3 est caractéristique dans tout l’éventail des poids.

Chez Ozone, nous accordons une priorité à la sécurité dans tous les développements de mini ailes ou d’ailes de speed. Une charge alaire plus élevée ne signifie pas obligatoirement une meilleure stabilité, et nous nous nous sommes donc attachés à produire une aile plus petite qui, tout en restant très amusante, conserve un très haut niveau de sécurité passive indispensable aux pilotes débutants, intermédiaires, et même expérimentés.

Le Pack
Le Moutain Pack est sufisamment volumineux pour transporter une aile et une sellette. Il est également doté de sangles extérieures permettant de transporter des skis ou tout autre équipement. Nous vous recommandons de toujours emporter les équipements de secours lorsque vous vous aventurez en territoire montagneux enneigé.

La Sellette Atak (En option)
La sellette ATAK a été spécialement conçue pour le speed. Les points d’attache, la structure et le positionnement ont été soigneusement étudiés pour convenir aux pilotes de speed. L’Atak est réglable en position assise ou allongée, bien que la plupart des pilotes de speed préfèrent généralement volzer en position assise afin d’être prêts au moindre contact avec la neige.

Suspentes de Freins
La longueur des freins a été soigneusement calculée pendant tous les essais en vol. Vous ne devriez pas avoir à la modifier. Si vous choisissez toutefois de le faire, faites-le petit à petit de façon à ne jamais vous retrouver avec des freins trop courts.

Elévateurs
Votre aile dispose de trois élévateurs, les A sont recouverts de tissu colorié, donc facilement identifiables.

Trims
Les trims peuvent être utilisés pour augmenter ou diminuer votre angle d’attaque en vol. Nous vous recommandons d’avoir acquis une bonne connaissance de votre aile avant d’utiliser les trims.

Poids total en Vol
La Firefly 3 a été testée en vol avec un poids de 120 kg sous 6g. Ne volez pas avec un PTV de plus de 120 kg. Choisissez la taille de voile adaptée à votre poids, à votre expérience et à vos sites de vols habituels; ne volez pas avec une charge alaire trop élevée sauf si vous êtes un pilote extrêmement expérimenté.

IMPORTANT
En cas de rupture inopinée de commande de frein en plein vol ou de détachement de poignée, l’aile peut être pilotée par action douce sur les élévateurs C et dirigée sans problème vers le lieu d’atterrissage prévu.

IMPORTANT
Ne jamais voler avec les trims relâché dans des conditions turbulentes.

LE MINI/SPEED FLYING

Limitations

La Firefly 3 est une voile mini-speedwing solo et n'est pas destinée aux vols en tandem ou à l'acrobatie. Des normes d'homologation n'ont pas encore été définies pour l'acrobatie et, bien que les voiles Ozone soit fabriquées selon des normes extrêmement exigeantes, elles ne sont pas homologuées pour l'acro. Les manoeuvres acrobatiques telles que les wing over sont difficiles et complexes à acomplir , et elles soumettent les voiles à de fortes contraintes pouvant mener à une éventuelle perte de contrôle. Ozone recommande de ne pas voler de cette façon.

Le speed avec des petites voiles est un sport relativement nouveau. Vous pouvez donc vous considérer comme un ambassadeur du speed et nous vous demandons donc de donner l'exemple dans votre façon de pratiquer afin d'assurer la prérénité de la discipline. Soyez responsable et ayez une conduite sécurisante. Ne volez pas au-dessus de fortes concentrations de populations ni au dessus des pistes fréquentées des stations.Quand vous volez dans une station, prenez d'abord contact avec la sécurité des pistes.

Ne volez pas à moins d'avoir reçu un enseignement spécifique par un moniteur qualifié.

Vous devez être un bon skieur et un bon pilote de parapente avant de voler en speed sur la neige. Ne volez pas tout seul. Soyez toujours avertis de la position et de la condition de vos partenaires de vol. Emportez toujours le matériel de secours en montagne indispensable à toute pratique hors piste. ARVA, pelle à neige, casque, protection dorsale sont indispensables.

Voltige

Le speedflying présente des dangers. Le vol acro augmente les dangers et ne devrait par conséquent pas être tenté. Votre Firefly 3 est stable en vol et a été testée sous 6g, mais nous ne vous conseillons pas de faire de l'acro.

Aptitude physique

Voler peut exercer de fortes contraintes sur le corps humain. Les pilotes doivent s'assurer d'être en bonne santé physique et mentale pour affronter ces contraintes. Connaissez vos limites.

PREPARATION

Etalez votre aile sur l'extrados en arc de cercle. Procédez à une inspection de votre aile avant chaque vol. Démêlez et étalez vos suspentes individuellement, soigneusement et un côté après l'autre. Veillez en particulier à éliminer toute clé ou emmêlage des suspentes, pouvant notamment causer des incidents au décollage. N'oubliez pas de véréifier l'état de vos élévateurs.

Check List de décollage :

1 Casque sur la tête et bouclé
2 Cuissardes et ventrale fermées
3 Mousquetons et Maillons bien fermés
4 Bonne tenue des élévateurs A et des poignées
5 B.A. bien disposé
6 Positionnement du corps en milieu de voile et face au vent
7 Espace aérien libre et bonne visibilité

Sellette

Il est important de bien préparer votre sellette avant votre vol. Prenez le temps d'effectuer tous vos réglages calmement jusqu'à ce que vous soyez bien à l'aise. La sangle de torse doit être réglée entre 42 et 48 cm de longueur (au centre des points d'attache).

TECHNIQUES DE VOL DE BASE

Décollage

Après inspection de l'aile et check list, vous pouvez décoller avec votre Firefly 3 face ou dos à la voile. Il est recommandé de relâcher les trims environ 2 cm pour faciliter le comportement de gonflage.

Décollage face pente -vent nul à faible-

Dès que le vent est favorable, faites un ou deux pas en avant en tenant vos A ; les suspentes doivent se tendre et la Firefly 3 commençera immédiatement à se gonfler. Maintenez une pression régulière sur les élévateurs jusqu'à ce que la voile se positionne au-dessus de votre tête. Ne tirez pas ou ne poussez pas les élévateurs en avant car vous risquez de provoquer une déformation du B.A. et de rendre le décollage plus difficile.

Accélérez votre pas en avant sans vous précipiter ; vous avez tout le temps de jeter un coup d'oeil à votre voile pour vous assurer de sa bonne mise en forme avant de prendre votre envol. Si votre Firefly 3 est bien gonflée et droite, vous pouvez décoller.

Décollage face voile -vent léger à fort-

Etalez votre voile de la même façon que pour un décollage dos à la voile. Mais cette fois retournez vous en faisant passer un faisceau d'élévateurs au-dessus de votre tête. Vous pouvez gonfler la voile avec les A . Une fois l'aile à la verticale de votre tête, lâchez les élévateurs, freinez doucement, retournez-vous et décollez.

Par vent fort, préparez-vous à avancer vers la voile pendant que vous la gonflez. Ceci détruira une partie de la forte énergie de la voile qui aura moins tendance à vous dépasser. Cette technique peut également être utilisée par vents faibles.

Treuil

Ne volez par treuillé sous une Firefly 3.

Virage

Pour vous familiariser avec le virage de la Firefly 3, commençez-donc par des virages doux et progressifs. Pour effectuer des virages efficaces et coordonnés avec cette aile, commencez par regarder dans la direction où vous voulez allez puis inclinez-vous dans cette direction. Effectuez votre déport de poids dans votre sellette et tirez doucement sur le frein intérieur jusqu'à obtention de l'angle de virage désiré. Pour réguler la vitesse et le rayon de votre virage, coordonnez votre déport de poids et utilisez doucement le frein extérieur.

IMPORTANT
l est recommandé de relâcher les trims environ 2 cm pour faciliter le comportement de gonflage.

IMPORTANT
Ne décollez jamais avec une aile qui n'est pas entièrement gonflée ou si vous ne maitrisez pas parfaitement le tangage et le roulis de la voile.

Vol Actif

Pour limiter les désagréments des fermetures en conditions turbulentes, il est essentiel d'opter pour un pilotage actif. Le meilleur moyen d'apprendre à bien contrôler son aile est de la manier au sol. En volant avec un peu de frein (20 cm), vous apprendrez à bien ressentir les infos transmises par la voile. En conditions turbulentes, la pression interne de l'aile varie tout le temps et vous le ressentirez très bien en agissant modérément sur les freins. Le but du vol actif est de maintenir une pression interne constante de l'aile grâce aux freins. Dès que vous ressentez une baisse ou une perte de pression interne de la voile, appliquez du frein jusqu'à ce que vous ressentiez un rétablissement de la pression. Relevez alors vos mains rapidement. Evitez de voler en appliquant trop de frein en permanence sous peine de frôler le décrochage en cas de chute de pression interne. Ayez toujours l'oeil sur votre vitesse.

Atterrissage

Choisissez une zone d'atterro sans obstacles et un sol " doux ". Attention: la vitesse en finale peut être élevée et nécessite un arrondi précis et bien dosé. Faites votre arrondi aux freins et au bon moment. En vous posant de cette façon, vous réduirez votre taux de chute à presque zéro et vous vous poserez comme une fleur. N'effectuez jamais de virages ou de manoeuvres agressives à proximité du sol ou en finale.

- Préparez votre atterrissage suffisamment tôt. Donnez-vous plein d'options et une grande marge d'erreur.
- En dessous de 30 mètres, évitez de virer serré car la voile devra plonger pour revoler normalement. Si vous êtes bas ou que vous vous retrouvez dans un fort gradient négatif, vous pourriez atteindre le sol plus durement que prévu.
- Volez mains hautes à vitesse trim pendant toute votre finale jusqu'à environ 1 mètre du sol (en conditions turbulentes ou par vent fort, vous devez être actif sous la voile tout le temps). Baissez vos freins doucement et progressivement pour ralentir l'aile jusqu'à ce que votre vitesse horizontale soit proche de zéro et que vous puissiez poser vos pieds par terre.

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

IMPORTANT
Garder vos freins en main et ne pas voler en conditions turbulentes.

- Par vents nuls ou faibles, vous aurez besoin d'un arrondi long et vigoureux pour détruire votre vitesse horizontale. Par vent fort, votre vitesse est déjà réduite, donc votre arrondi ne sert qu'à adoucir votre atterro. Un arrondi très prononcé peut vous entraîner dans un mouvement de recul accompagné d'une montée qui vous laisseront dans une position vulnérable, voire périlleuse.
- Planifiez votre approche en fonction de votre zone d'atterro et des conditions aérologiques.
- Par vent fort, retournez-vous vers votre aile dès que vos pieds touchent le sol.

INCIDENTS EN VOL

Techniques de descente rapide

Ne tentez pas d'appliquer des techniques de descente rapide telles que grandes oreilles, parachutale aux B ou vrilles. Votre aile a un fort taux de chute et vous devez toujours éviter de voler dans des conditions nécessitant l'emploi xde techniques de descente rapide.

Fermetures

Les ailes Ozone sont très stables et résistantes aux fermetures.

En raison même de sa conception flexible, une turbulence peut entraîner une fermeture partielle d'un parapente. Celle-ci peut être petite et asymétriques (30 %), jusqu'à totale et symétrique.

En cas de fermeture, la première chose à faire est de conserver son cap. Vous devez vous éloigner des reliefs et des autres pilotes. Les fermeture asymétriques se contrôlent par déport de poids et action de freinage afin de maintenir votre cap. La plupart du temps la conjugaison de ces deux mouvements vous permettra de contrôler la situation. Le retour des trims au neutre contribuera aussi au retour à la normale.

Une fois qu'une voile est dégonflée, elle est plus petite si bien que sa vitesse et sa charge alaire seront plus élevées. Ce qui veut dire qu'elle décrochera ou entrera en vrille après de plus faibles sollicitations que d'habitude.

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.

Dans votre tentative d'empêcher la voile de partir vers le côté fermé, vous devez faire très attention de ne pas décrocher la partie de l'aile qui vole encore ! Si vous ne réussissez pas à empêcher la voile de tourner dans le mauvais sens, laissez-la faire pendant que vous tentez de la réouvrir.

Si vous subissez une fermeture qui ne se réouvre pas spontannément, pompez un grand coup progressivement du côté dégonflé. Cette manoeuvre doit durer entre une et deux secondes. Si vous pomez trop vite et trop court, vous ne regonflerez pas la voile et si vous pompez trop lentement, vous l'amènerez tout près du point de décrochage ou au-delà.

Les fermetures symétriques se réouvrent sans intervention du pilote, mais 15 à 20 cm de freinage symétrique accéléreront le mouvement. Après une fermeture symétrique, surveillez toujours votre vitesse. Assurez-vous que l'aile n'est pas entrée en parachutale avant toute autre manoeuvre.

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 pour maintenir en permanence votre vitesse.

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 etc. 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, commençez par relâcher complètement les freins. En temps normal, votre aile reviendra en vol normal. Dans le cas contraire, poussez sur bles 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
Les principales causes de cravates sont : mauvaise préparation de la voile au sol (80 %) acrobaties; utilisation d'une voile trop pointue pour votre niveau; vol en aérologie très difficile.

IMPORTANT
Vous pouvez mettre votre aile en décrochage avec quelques cm de freins en trop. Relâchez toujours vos tours de poignets si vous les avez pris.

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

SOINS ET ENTRETIEN

Conseils

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

- Ne JAMAIS traîner son aile sur le sol, d'un point de décollage à un autre par exemple.
- Ceci abîme le tissu de votre aile. Soulever absolument toute votre aile en corolle au dessus du sol pour vous déplacer.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile dans un vent soutenu avant d'avoir soigneusement démêlé toutes les suspentes. Ceci soumet vos suspentes à un effort violent et inutile.
- Ne JAMAIS marcher sur vos suspentes.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile pour la laisser retomber sur son
- bord de fuite de façon répétée. Essayez de maîtriser cette manoeuvre pour la rendre plus douce en vous avançant vers votre aile quand elle retombe au sol.
- Ne JAMAIS laisser retomber votre bord d'attaque contre le sol ! Cette erreur soumet toute votre aile à une surpression interne brutale qui déteriore les coutures et peut même provoquer la déchirure de nervures.
- Voler en atmosphère saline , dans des zones à surfaces très abrasives (sable ou rochers) et manipuler sa voile au sol par vent violent accélère son vieillissement.
- Ne volez pas sous la pluie et n'exposez pas votre aile à l'humidité
- N'exposez-pas votre aile aux U.V. Pliez-la dès la fin de votre vol. Ne la faites pas cuire au soleil.
- Si vous volez avec un tour de poignet, attachez vous à régulièrement détordre la suspente de frein car autrement, votre suspente risque de racourcir et induire une tension permanente au niveau du bord de fuite (pouvant mener à des problèmes de décollage, de décrochage ou de tenue de cap impossible etc.
- Changez vos suspentes de freins si elles sont endommagées.
- Lors de manipulations au sol, veillez à ne pas endommager les suspentes de freins par frottement contre les élévateurs ou les autres suspentes. Les dommages causés par un mouvement de scie peuvent abîmer les suspentes et aboutir à une usure prématurée des élévateurs.
- Nous vous recommandons de REVISER votre aile régulièrement, particulièrement après une période d'utilisation intense, un incident ou une longue période de stockage.

Stokage et Transport

Stockez toujours votre équipement dans un endroit sec et protégé d'une source de chaleur directe. Votre aile doit être sèche avant d'être stockée. L'humidité, la chaleur et les moisisures sont les pires ennemis de votre aile. Ranger une aile humide dans une voiture garée en plein soleil serait par exemple terrible.

Si jamais vous atterrissez dans de l'eau de mer, passez d'abord votre aile à l'eau douce. Séchez-la complètement, de préférence pas au soleil ni au vent. N'utilisez pas un sèche-cheveux ou tout autre appareil semblable.

Eliminez tous les insectes. Ils peuvent dégrader les tissus et même le trouer ; sans compter la libération de toutes sortes de liquides organiques en cas de décomposition.

Transportez votre aile dans le sac fourni par Ozone et maintenez le à distance des produits pétroliers, chimiques, détergents etc.

IMPORTANT
Ne rangez jamais votre aile si elle est mouillee

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

Nettoyage

Toute tentative de frottage/grattage peut endommager l'enduction du tissu de votre aile. Nous vous recommandons plutôt d'utiliser un chiffon humidifié et de le passer doucement sur la surface à nettoyer. Si jamais vous atterrissez dans de l'eau de mer, passez d'abord votre aile à l'eau douce. Séchez-la complètement, de préférence pas au soleil ni au vent. N'utilisez pas un sèche-cheveux ou tout autre appareil semblable.

Réparations

Il est conseillé de vous adresser à un spécialiste pour toute réparaton de votre aile.

Si votre aile est déteriorée:

Si la déchirure est de faible taille, au milieu d'un panneau, vous pouvez entreprendre de la réparer vous même. Vous trouverez dans le kit de réparation les matériaux nécessaires à cela. Lorsque vous appliquez le ripstop, assurez-vous de déborder largement autour de la partie à réparer, et arrondissez les angles au ciseau pour empêcher tout début de décollement.

Vous trouverez encore plus d'explications sur les réparations sur le site Ozone, y compris des didacticiels vidéo très bien faits.

Suspente endommagée:
Toute suspente ayant subi une déterioration visible DOIT être réparée. Il est conseillé de la faire remplacer par une suspente fournie par Ozone (commande de suspentes individuelles www.flyozone.com) ou par votre revendeur. Il est important que la suspente de remplacement soit du même matériel, de même résistance et de même longueur. Vous pourrez vérifier la symétrie en comparant la suspente à celle qui se trouve du côté opposé. Enfin, il sera prudent d'effectuer quelques gonflages de vérifications avant de voler.

Rangement
Pour prolonger la vie de votre aile et la conserver dans le meilleur état possible, il est très important de la ranger soigneusement.

Ozone recommande d'utiliser la méthode de pliage en accordéon pour que toutes les cellules soient rangées parallèlement l'une contre l'autre. Ceci permet de s'assurer que les renforts de B.A. ne sont jamais pliés. L'utilisation d'un Saucisse bag Ozone vous aidera à ranger correctement votre aile tout en protégeant le B.A.

Vous pouvez également utiliser la méthode du pliage par moitié d'aile en repliant à chaque fois par moitié la surface restante.

Revisions
Il est extrêmement important que votre voile soit régulièrement contrôlée. Votre Firefly 3 devrait être vérifiée par un spécialiste au bout d'1 an ou encore environ 80 heures de vol.

Vous êtes responsable de votre matériel et votre sécurité en dépend. Prenez-en soin et faites-la contrôler régulièrement. Un changement de comportement de votre aile au décollage ou en vol peut constituer un signe de vieillisement. Si un tel changement survient, emmenez votre voile au contrôle avant de revoler avec.

Le disagnostic de base porte sur la longueur et la solidité des suspentes, la résistance à la déchirure ainsi que la porosité du tissu. (tous les détails peuvent être trouvés sur www.flyozone.com)

Modifications
Votre Firefly 3 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.

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 toujours un produit endommagé par d'autres facteurs qu'une usure normale ou bien un usage inapproprié. En cas de problème, contactez votre revendeur Ozone qui vous apportera une aide et des solutions appropriées. 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.

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 Firefly 3.
Team Ozone

CARACTERISTIQUES

firefly3	16	18
No. of Cells	24	24
Projected Area (m²)	14.2	15.9
Flat Area (m²)	16	18
Projected Span (m)	6.46	6.85
Flat Span (m)	7.62	8.08
Projected Aspect Ratio (m)	2.94	2.94
Flat Aspect Ratio (m)	3.63	3.63
Root Chord (m)	2.55	2.7
Recommended Max Weight (kg)	110	120
Load test (6g)	142	142

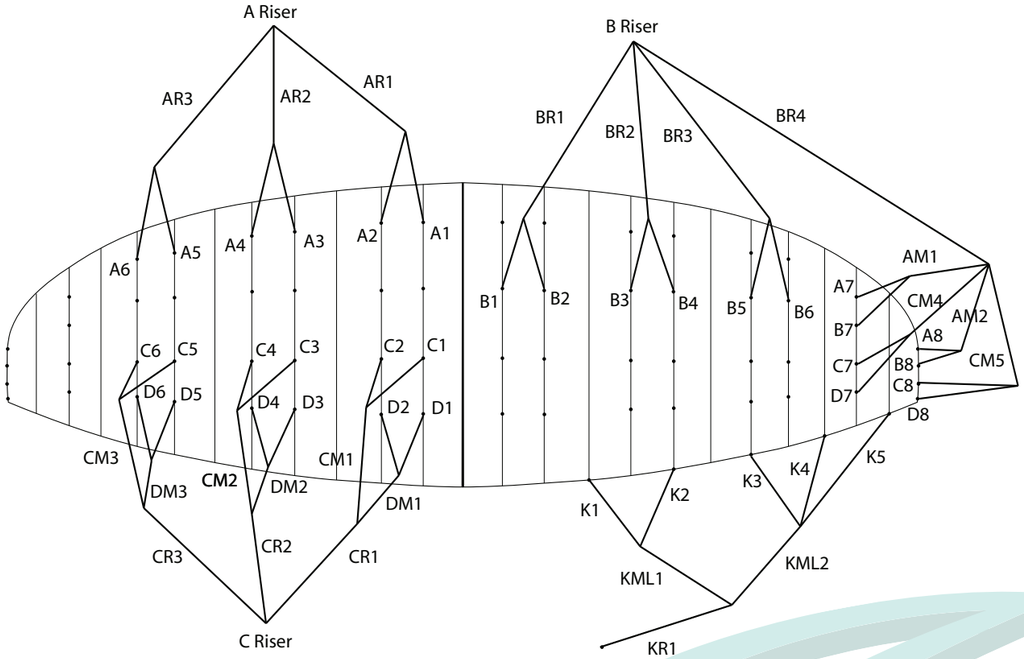
Tissue
Extrados
Dominico DOKDO 30D MF
Intrados
Dominico DOKDO 20D MF
Nervure
Dominico DOKDO 30D FM

Suspentes
Lower Lines
Edelrid 6843 - 160/200kg
Upper/Middle Lines
Liros DSL - 140/70kg

Elévatuers et Maillons
Shackles
Maillon Rapide - Pegeut
Riser webbing
20mm zero stretch polyester webbing

PLAN DE SUSPENTAGE

Les tableaux de longueur de suspentes individuelles et groupées sont en ligne



1258 Route de Grasse
Le Bar sur Loup
06620
France

Inspired by Nature, Driven by the Elements

WWW.FLYOZONE.COM