



**OZONE**



**Bullet<sup>008</sup>**

**PILOT'S MANUAL // MANUEL DEVOL // BETRIEBSHANDBUCH**



OZONE

MANUELDEVOL

PILOT'S MANUAL  
PILOT'S MANUAL  
PILOT'S MANUAL

BETRIEBSHANDBUCH

OZONE | ozone |  
Paragliding & Kites brand



BETRIEBSHANDBUCH



*Bullet*<sup>008</sup>

PILOT'S MANUAL  
PACKING/OUTGLIDER  
FLIGHT CHARACTERISTICS

OZONE | ozone |  
Paragliding & Kites brand



### PILOT'S MANUAL

page 2 > 7

Do not fly your glider until you  
have read this manual.

### MANUELDEVOL

page 8 > 13

Veuillez lire le manuel de vol  
avant la première utilisation de  
votre aile.

### BETRIEBSHANDBUCH

page 14 > 20

Dieses Betriebshandbuch ist  
Pflichtlektüre vor deinem ersten  
Flug!



*Bullet* 008<sup>ST</sup>

# PILOT'S MANUAL

page 2 > 7

**Line diagram** > page 21 - **Technical specifications** > page 22

**Glide chart** > page 23



## THANK YOU!

Thank you for choosing to fly an Ozone Bullet.  
It is essential that you read this manual before flying your Bullet for the first time.  
Ozone's web site, [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com) carries up-to-date information, including any safety issues or information specific to your Bullet. Please check it regularly.

Safe Flights,  
The Ozone Team

## WARNING

Speed Flying and Speed Riding are dangerous. You could suffer serious injury or death as a result of using this equipment. Using this equipment improperly greatly increases the risks involved. Never use this equipment without proper and thorough instruction from a qualified instructor.

By using the Ozone Bullet or La Bombe, you accept all risks involved with the use of this equipment. The designer, manufacturer, distributor, and retailer cannot and will not guarantee your safety when using this equipment. You agree to not hold Ozone Gliders Ltd, nor Ozone Power Ltd, liable for any injuries to yourself or to third parties resulting from the use of this equipment.

It is essential that you understand the proper use of this equipment before attempting to use it in any way.

### The User MUST:

Be an experienced skier with competent knowledge of backcountry skiing and terrain, and be equipped with appropriate safety and rescue equipment when traveling in the backcountry.

Be an experienced and licensed paraglider pilot.

Be in an area approved for Speed Flying.

Use helmet and proper protective equipment.

Use the wing in a safe and hazard free environment.

Maintain the equipment properly and inspect it regularly.

Receive Speed Riding/Flying Instruction prior to using the wing.

Ensure that all harness connections are fastened properly.

Practice speed flying with a partner. Be aware of the other people you are traveling with in the backcountry at all times. Use the buddy system.

**NEVER use your wing in turbulent wind conditions.**

**NEVER use your wing in a populated area or an area not approved for Speed Flying.**

**NEVER use your wing in a ski area or on a ski slope / ski piste.**

**NEVER use your wing around hazardous obstacles such as ski lifts or trees or rocks.**

**NEVER use your wing unless you have adequate safety and rescue equipment for winter backcountry travel such as avalanche transceiver, shovel, probe, and other avalanche safety equipment.**

**NEVER use equipment if there is any damage to harness, risers, webbing, lines, cloth or stitching.**

## YOUR OZONE WING

### Your wing comes with:

The Atak Harness (optional)

Mountain Back Pack.

Sticky repair tape.

Owner's manual.

Stickers.

### The Atak Harness

The Atak is a special harness developed for speed-flying. The hang-points, structure, and pilot positioning are all specifically engineered for speed-flying pilots. Your Atak harness is adjustable for upright and semi-reclined flying, although most experienced speed flying pilots prefer to be in an upright position in order to move from seated to skiing quickly and easily.

### The Pack

The Mountain Pack is large enough to carry a standard speedflying harness and wing. It is also equipped with external straps that can be used to carry skis or snowboards and other equipment. We recommend always using appropriate safety and rescue equipment when traveling in the backcountry in snow conditions.

### Brake Lines

The brake line lengths have been set carefully during testing. It should not be necessary to change the lengths. However, if you do choose to adjust them, do so in a progressive manner to ensure that they are not over-shortened.

**IMPORTANT : In the unlikely event of a brake line snapping in flight, or a handle becoming detached, the glider can be flown by gently pulling the rear risers for directional control.**

### Risers

Your wing has 2 risers. Each riser is covered with coloured webbing, which makes them easy to identify.

### Snow Stake System

Your wing is equipped with a snow-stake system, which allows you to lay it out more comfortably on steep or slippery snow slopes. To install the snow stakes, simply loop them to the webbing attachment points on the top surface of the wing.

To use the snow stakes, push them into the snow surface a few centimeters. This should allow you to lay your wing out and check your lines safely without the wing sliding down the snow slope towards you. You may leave the snow stakes in the snow and launch normally, the snow stakes will pull out and will not affect the flying characteristics of your wing. Do not use the snow stakes in hardpacked snow conditions or any snow condition from which they will not easily pull free when launching.

## Suggested Weight Ranges

Total flying weight in kilograms including all ski equipment:

### Bullet 008

| Pilot | Expert | Intermediate | Beginner    |
|-------|--------|--------------|-------------|
| 10m   | >75kg  | approx 70kg  | approx 60kg |
| 12m   | >90kg  | approx 84kg  | approx 72kg |
| 14m   | >100kg | approx 98kg  | approx 84kg |

Bullet 008 - Wing loading – kilograms per square meter:

~8kg/m<sup>2</sup> = Expert

~7kg/m<sup>2</sup> = Intermediate

~6kg/m<sup>2</sup> = Beginner

### La Bombe

| Pilot | Expert | Intermediate | Beginner |
|-------|--------|--------------|----------|
| 8m    | >55kg  | NA           | NA       |
| 10m   | >80kg  | <79kg        | NA       |

La Bombe - Wing loading – kilograms per square meter:

~7kg/m<sup>2</sup> = Expert

~5kg/m<sup>2</sup> = Intermediate

## Riser System

The trimmer system can be used to increase or decrease your angle of attack. We recommend becoming very familiar with your wing before using the trimmer system.

**Never fly in turbulent conditions.**

The Bullet 008 and La Bombe are equipped with front riser trimmers. These may be used in calm conditions once you have become intimately familiar with the characteristics of your wing, and not before. Normal position for the trim system is with the front risers fully extended: the maillons should be symmetrical.

The Bullet 008 and La Bombe will fly considerably faster with the front riser trimmers accelerated as they have a very wide speed range. We do not recommend launching or skiing with the front risers fully accelerated, as this will make your wing more prone to deflations when the wing is still unloaded due to your skis being still on the ground.

The Bombe is equipped with riser trimmers and grab loops. The grab loops, on the A risers, can be used to decrease your glide and angle of attack. They should never be pulled down more than 20cms.

**Never use the grab loops in conjunction with the trimmers!!! Only use one or the other, never both!!!**

## FLYING YOUR WING

### Preparation

Lay out the Bullet on its top surface in a pronounced arc, with the centre of the wing higher than the tips. Lay out the lines one side at a time. Up the risers and starting with the brake lines, pull all lines clear. Repeat with the B and A lines, laying the checked lines on top of the previous set, and making sure no lines are tangled, knotted or snagged. Repeat the process on the other side. If necessary, use the provided snow stakes to secure your wing to the snow.

**Always perform the following pre-flight check before launching your Bullet:**

- 1.1 Helmet- chin strap firmly fastened.
- 2.2 Harness to wing carabiners closed and locked.
3. All Harness Buckles firmly closed.
- 4.4 corners of your wing- A and B lines (including brakes) on both sides clear and free.
5. Airspace and weather – clear and calm.

### Launching

Your Bullet will launch with either the forward or reverse techniques, but it is easiest to forward launch with skis.

After your line check and pre-flight check, inflate your wing by skiing forward away from the Bullet. It is not necessary to hold the A lines as though it were a normal paraglider. The Bullet will launch and inflate easily without A riser input.

Before flying, be sure that all lines are in the correct configuration. If they are not, abort the launch.

**IMPORTANT: Never take off with a wing that is not fully inflated or if you are not in complete control of your wing.**

### Landing

Choose a landing area that is smooth and free of obstacles. Flare your wing by applying both brakes at the appropriate moment. Doing this will decrease your sink rate to almost zero and allow you to touch down easily. Never make turns or aggressive maneuvers close to the ground or on your landing approach.

## SAFETY

### Acro Flying

Speedflying is dangerous. Acro flying greatly increases the danger and therefore should not be attempted.

Your wing is stable in flight and load tested to 6 Gs, but we do not recommend flying acro or any flight maneuvers that exceed 45 degrees of bank angle.

### Pilot Health

Speedflying exerts very high stresses on the human body. Pilots must ensure that they are physically and mentally fit enough to cope with these stresses. Know your limits and be progressive.

### Rapid Descent Techniques

Do not attempt paragliding rapid descent techniques such as Big Ears, B-Stalls, or Spirals. Your Bullet has a high sink rate and you should always avoid flying in weather which might require the use of rapid descent techniques.

### Deflations

Your Bullet 008 and La Bombe are very stable wings and are very resistant to deflations or collapses.

However, if you have a collapse, the first thing to do is to control your direction: You should fly away from the ground or obstacles and other pilots, or at least not to fly into them. Asymmetric collapses can be controlled by weight shifting away from the collapse and, only if necessary, applying a very small amount of brake to control your direction. Most importantly, do not over-react. Most of the time all that is needed is a brief moment for the glider to recover on its own. Once a glider is deflated it is effectively a smaller wing, so the wing loading and stall speed are higher. This means the glider will spin or stall with less brake input than normal. In your efforts to stop the glider turning towards the collapsed side of the wing you must be very careful not to stall the side of the wing that is still flying. If you are unable to stop the glider turning without exceeding the stall point then allow the glider to turn whilst you reinflate the collapse.

**IMPORTANT: No pilot and no wing are immune to collapses. However, active flying will virtually eliminate any tendency to collapse. Always be aware of your altitude and do not over-react. We strongly advise that you maintain control of your brakes at all times. Do not fly in turbulent conditions.**

### Towing

Do not tow launch your Bullet.

## MATERIALS

All OZONE products are made from the highest quality materials available. Your wing is constructed from:

### Upper-surface, internal ribs, and lower surface:

OZTEX 30g / m<sup>2</sup>

### Lines:

Cousin Dyneema

### Leading-edge reinforcement

Double-laminated Mylar.

## CARING FOR YOUR WING

This wing is a very durable and should last for hundreds of flights if properly cared for. Treat your wing with care: do not ground-handle it excessively and never pack it if it is dirty or wet. Do not ski or snowboard on the glider or the lines.

Do not allow the wing to crash onto its leading edge.

Do not drag the wing.

Do not leave the wing exposed to sun.

Keep the wing as dry as possible at all times.

### Storage

Always store all of your equipment in a dry room, protected from direct heat.

Your wing should be dry before being packed away. Heat and humidity are the worst factors in damaging your glider. (Storing a damp glider in your car under the sun would be terrible, for example).

Dry your wing out of the sun, in the wind. Never use a hair dryer, etc.

Take care that no insects get packed away with the wing they may eat the cloth and create holes in a bid to escape, they can also leave acidic deposits if they die and decompose.

### Cleaning

Any kind of wiping/scratching can damage the coating of the cloth. We recommend you use a soft cloth dampened only with water and to use gentle movements across the surface.

Never use any detergent or chemical cleaners.

## Wing Repairs

If the rip is small, you can fix it yourself. The Bullet's cloth can be simply mended with the adhesive backed rip-stop tape.

You can find more information about repairing your wing on the Ozone website, including step by step instructions with pictures.

## Damaged line

Any line that is damaged should be replaced. It is important that the replacement line is made from the same material, has the same strength and the same length. Once the line has been replaced, inflate and check the glider before flying. Please contact Ozone or consult our website to find a certified Ozone repair facility.

## MAINTENANCE CHECKS

It is vitally important that your Bullet be checked regularly.

Your wing should be checked by a qualified professional for the first time after 6 months or 100 flights, and thereafter every 100 flights.

We recommend that the check is performed by a qualified professional.

You are responsible for your flying equipment and your safety depends on it. Take care of it and regularly inspect all of its components. Changes in a wing's launching or flying behaviour are indicators of the glider aging. If you notice any changes you should have the wing checked before flying again.

The basic checks involve line measurement and breaking strain, as well as cloth porosity and tear strength. (Full details can be found on our website [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)).

## Modifications

Your Ozone Bullet was designed and trimmed to give the optimum balance of performance, handling and safety. Any modification will probably make the glider more difficult to fly and less safe. For these reasons, we strongly recommend that you do not modify your Bullet in any way.

## QUALITY

At Ozone we take the quality of our products very seriously. All of our gliders are made to the highest standards in our own manufacturing facility. Every glider manufactured goes through a stringent series of quality control procedures and all the components used to build your glider are traceable. We always welcome customer feedback and are committed to customer service. We will always fix problems that are not caused by normal wear and tear or inappropriate use. If you have a problem with your glider please contact your dealer/distributor who will be able to decide upon the most appropriate action. If you are unable to contact your dealer then you can contact us directly at [info@flyozone.com](mailto:info@flyozone.com)

## General Information and Safety

Speed-Flying is a new sport. Because of this, you are an ambassador and representative of the sport of Speed Flying and we ask that you please set a positive example to ensure the successful future of the sport. Please be responsible when speed-flying, and practice safe conduct.

Never practice speed-flying on populated ski slopes or pistes! It is expressly forbidden to speedfly in populated areas.

Always carry with you all necessary avalanche safety and rescue equipment. Never attempt to speed fly unless you have received instruction from a competent speed-flying instructor.

You must be responsible when you speed-fly near any ski area. Contact the ski resort safety service prior to speed-flying near or at a ski area. Take time to explain the sport and be clear that speed-flying is never practiced on pistes or near other skiers. A clear presentation with photos, video, and a detailed safety explanation is necessary.

Always carry the avalanche safety and rescue equipment necessary for backcountry skiing. In any alpine environment the following equipment is necessary: avalanche transceiver, shovel, probe, back protection, and helmet. It is absolutely essential to check the weather forecast and snow conditions. Take any advice from qualified resort safety experts or high mountain guides.

Speed Flying wings must be used with skis. Speed-Flying without skis is forbidden and dangerous. You must be a competent skier and paraglider pilot before you attempt to speed-fly.

Do not Speed Fly by yourself. Always use the buddy system and be aware of the location and safety of your speedflying partners!



*Bullet* 008<sup>ST</sup>

## MANUELDEVOL

page 8 > 13

**Line diagram** > page 21 - **Technical specifications** > page 22

**Glide chart** > page 23



## MERCI !

Merci d'avoir choisi de voler avec une aile de Speed Flying / Speed Riding Ozone.

Avant de voler avec votre Bullet ou Bombe pour la première fois, il est très important que vous lisiez attentivement ce manuel de vol.

Vous trouverez sur notre site internet Ozone [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com) une mise à jour permanente des informations concernant notamment la sécurité et les spécifications techniques de votre aile. Merci de consulter ce site régulièrement.

Bons vols,  
L'équipe Ozone.

## PRECAUTIONS

Le Speed Flying et le Speed Riding sont potentiellement dangereux et présentent des risques d'accidents dont les conséquences peuvent entraîner des blessures et des traumatismes graves voir mortels. Si vous utilisez inadéquatement cet équipement, vous accroissez les risques.

En utilisant la Bullet ou la Bombe d'Ozone, vous acceptez tous les risques qu'engendrent ces sports. Les concepteurs, fabricants, distributeurs et revendeurs déclinent toute responsabilité quant à l'utilisation de ces produits. Vous êtes seul garant de votre sécurité. En aucun cas, Ozone Gliders Ltd ou Ozone Kites Ltd ne pourra être tenu responsable d'un accident vous impliquant ou une tierce partie et résultant de l'utilisation de ces équipements.

Suivez une formation dans des écoles compétentes, avec des moniteurs qualifiés.

Apprenez à utiliser correctement cet équipement avant tout usage en suivant un stage et continuez à vous former afin de suivre l'évolution de ces sports et leurs techniques.

### Vous DEVEZ:

- Etre un skieur expérimenté ayant les compétences pour évoluer en hors-piste.
- Posséder un matériel de sécurité et de secours approprié au hors-piste.
- Avoir une assurance pour le vol.
- Evoluer sur une aire où le Speed Flying et le Speed Riding sont autorisés.
- Mettre un casque et porter des protections adéquates.
- Utiliser l'aile dans un environnement sécurisé et dégagé.
- Entretenir votre matériel avec soin et le contrôler régulièrement.
- Suivre une formation de Speed Riding/Flying avant d'utiliser l'aile.
- Vous assurer que toutes les boucles de harnais sont attachées correctement.
- Pratiquer le Speed Flying et le Speed Riding accompagné et prévenir un tiers de votre lieu d'évolution.

Par contre :

**N'UTILISEZ JAMAIS votre aile en conditions turbulentes.**

**N'UTILISEZ JAMAIS votre aile sur une aire fréquentée ou non autorisée pour le Speed Flying et Speed Riding**

**N'UTILISEZ JAMAIS votre aile sur les pistes de ski ou zones dédiées au ski.**

**N'UTILISEZ JAMAIS votre aile près d'obstacles tels que remontées mécaniques, arbres ou rochers.**

**N'UTILISEZ JAMAIS votre aile sans avoir l'équipement de sécurité et de secours adapté pour le hors-piste hivernal (arva, pelle, sonde...).**

**N'UTILISEZ JAMAIS votre matériel si il a été endommagé (harnais, élévateurs, lignes, tissu ou coutures).**

## VOTRE VOILE OZONE

### Votre aile est fournie avec:

Un harnais Atak (en option).

Un sac à dos montagne.

Du tissu auto-collant de réparation.

Un manuel de vol.

Des autocollants.

### Le sac

Le sac montagne est suffisamment grand pour contenir une aile et un harnais standards de Speed Flying et Speed Riding. Le système de portage extérieur est destiné aux skis, snowboard et autres équipements. Nous vous recommandons de toujours prendre un équipement de sécurité et de secours approprié pour le hors-piste hivernal.

### Le harnais Atak

L'Atak a été spécifiquement conçu pour le Speed Flying et speed Riding. Les points d'attache, la structure et la position du pilote sont étudiés pour les pilotes de Speed Flying et Speed Riding. Le harnais est réglable pour obtenir une position plus ou moins droite du pilote bien que la plupart des pilotes expérimentés préfèrent être droits, afin de permettre un passage assis debout assis plus rapide et plus aise.

### Freins

La longueur des drisses de frein a été soigneusement déterminée lors des tests et réglée en usine. Il ne devrait donc pas être nécessaire de modifier leur longueur. Toutefois, si vous souhaitez la changer, faites le progressivement pour ne pas les raccourcir trop et freiner l'aile en vol.

**IMPORTANT : Si jamais une supente de frein cassait ou si une commande se détachait, vous pouvez piloter l'aile en tirant légèrement sur les élévateurs arrière.**

### Élévateurs

L'aile possède 2 élévateurs. Chaque élévateur possède un code couleur pour les rendre facilement identifiable.

### Système de fixations sur neige

Votre aile est fournie avec un système de fixations sur neige qui permet d'installer votre aile plus facilement sur une pente enneigée raide ou glissante. Pour installer les fixations, connectez-les simplement aux points d'attache sur l'extrados de l'aile. Positionnez le système de fixations en faisant une tête d'alouette sur les pattes d'attache prévues sur l'extrados, enfoncez ensuite les petits pics dans la neige de quelques centimètres. Vous pourrez ainsi étaler votre aile et démêler votre aile facilement, sans que l'aile ne glisse jusqu'à vos pieds. Décollez normalement, les fixations devraient se détacher de la neige et rester accrochées à l'aile, sans affecter les caractéristiques de vol de l'aile.

N'utilisez pas les fixations dans de la neige très dure qui empêcherait une libération aisée des pics au moment du décollage.

## Plages de poids recommandées

Le Poids Total en Vol (kilogrammes) comprend le pilote, l'aile, le harnais, le casque et tout l'équipement de ski :

### Bullet 008

| Pilote | Expert | Intermediaire | Debutant     |
|--------|--------|---------------|--------------|
| 10m    | >75kg  | environ 70kg  | environ 60kg |
| 12m    | >90kg  | environ 84kg  | environ 72kg |
| 14m    | >100kg | environ 98kg  | environ 84kg |

Bullet 008 – Charge alaire – kilogrammes par mètre carré:

~8kg/m<sup>2</sup> = Expert

~7kg/m<sup>2</sup> = Intermédiaire

~6kg/m<sup>2</sup> = Débutant

### La Bombe

| Pilote | Expert | Intermediaire | Debutant |
|--------|--------|---------------|----------|
| 8m     | >55kg  | NA            | NA       |
| 10m    | >80kg  | <79kg         | NA       |

La Bombe – Charge alaire – kilogrammes par mètre carré:

~7kg/m<sup>2</sup> = Expert

~5kg/m<sup>2</sup> = Intermédiaire

## Système de trims

La Bombe et la Bullet 008 sont équipées de trims sur les élévateurs avants. Il est recommandé de les utiliser lorsque les conditions sont calmes et quand vous serez parfaitement accoutumé aux caractéristiques de votre voile, et pas avant. La position normale pour les trims est avec les élévateurs complètement relâchés : Les maillons se trouvant ainsi à la même hauteur.

La Bombe et la Bullet 008 volent considérablement plus vite lorsque les trims sur les élévateurs avant sont tirés, grâce à leur large plage de vitesse. Aussi, nous déconseillons de décoller ou skier lorsque les trims sur les élévateurs avant sont tirés, car le risque de fermetures est plus important quand la voile est partiellement chargée du fait que les skis soient toujours au contact du sol.

La Bombe est équipée avec des trims et des poignées de traction. La traction sur les poignées cousues sur les élévateurs A ne doit pas excéder 20cm.

**NB : En position normale (vol, décollage, atterrissage) les élévateurs A et B sont de la même longueur et les trims sur A et B ne sont pas actionnés.**

## VOLER

### Préparation

Étalez l'aile sur l'extrados en arc de cercle, avec le centre plus haut que les bouts d'aile. Séparez les deux faisceaux de suspentes droite et gauche. Soulevez un groupe d'élévateurs, vérifiez les suspentes une à une en commençant par les freins, puis les B et les A en posant chaque ligne de suspentes sur la précédente. Vérifiez bien qu'il n'y ait aucun nœud, clé ou autre. Recommencez avec l'autre groupe d'élévateurs. Si nécessaire, utilisez le système de fixations sur neige pour fixer votre aile au sol et faciliter le démêlage.

**Effectuez toujours la prévol suivante avant de décoller:**

1. Casque dûment ajusté et attaché.
2. Maillons fermés et bloqués.
3. Boucles de harnais correctement fermées.
4. Suspentes démêlées et freins dégagés.
5. Espace dégagé et aérologie adéquate.

### Décollage

Le gonflage de l'aile se fait dos ou face à la voile, selon les conditions de vent et l'aspect du décollage. Le gonflage dos à l'aile est plus facile à skis.

Il n'est pas nécessaire de tenir les élévateurs A en mains pour le gonflage de l'aile comme un parapente. L'aile gonflera et décollera facilement sans les A. Assurez-vous cependant que les élévateurs A et B sont positionnés dans le creux de votre coude.

**IMPORTANT : Ne décolliez jamais avec une aile partiellement gonflée ou si vous n'êtes pas en complet contrôle de l'aile.**

### Voltige

Le Speed Flying et le Speed Riding sont des activités à risques. Faire de la voltige augmente considérablement le danger et donc ne doit pas être tenté.

L'aile est stable en vol et a été testée à 6G mais nous vous déconseillons de pratiquer la voltige ou d'effectuer des manœuvres en vol excédant 45 degrés d'angle.

### Atterrissage

Choisissez un espace suffisamment grand et dégagé d'obstacles. Tenez compte de votre vitesse sur trajectoire bras haut, soyez debout, appliquez un freinage symétrique progressif avant de toucher le sol, puis tangentez le sol en vous laissant glisser sur vos skis. N'effectuez jamais de virages inclinés ou de manœuvres agressives près du sol ou en approche.

## SECURITY

### Santé du pilote

Le Speed Flying et le Speed Riding induisent un fort niveau de stress sur le corps humain. Les pilotes doivent s'assurer qu'ils sont en bonne santé physique et mentale pour résister à la fatigue engendrée. Connaissiez-vous, tenez compte de vos limites et pratiquez progressivement.

### Techniques de Descente Rapide

N'essayez pas d'effectuer les oreilles, les B ou une descente en 360° engagés. L'aile possède un fort taux de chute et, en tant que pilote responsable, vous devez éviter de voler dans des conditions aérologiques exigeant l'utilisation de techniques de descente rapide.

### Fermetures

La Bullet 008 et La Bombe sont extrêmement stables en tangage et résistantes aux fermetures. Toutefois, s'il vous arrivait de subir une fermeture, il faudra d'abord vous préoccuper de contrôler votre cap : vous devrez vous éloigner du relief et des autres pilotes ou au moins ne pas voler vers eux. Les fermetures assymétriques peuvent être contrôlées par un contre-sellette et un contre frein doses pour maintenir votre direction. En cas de fermetures symétriques (frontales), la réouverture de l'aile se fait sans intervention du pilote. Il est très important de ne pas surpiloter d'autant plus que, dans la plupart des cas, l'aile se réouvre d'elle-même.

Quand une aile subit une fermeture, la taille de l'aile est réduite donc la charge alaire et la vitesse de décrochage sont supérieures. Une vrille ou un décrochage se fera avec moins de débattement aux commandes. Il faut donc être vigilant dans vos efforts à ne pas décrocher le côté de l'aile volant encore. Si vous n'arrivez pas à stopper la rotation sans dépasser le point de décrochage, laissez l'aile tourner jusqu'à permettre qu'elle se regonfle.

**IMPORTANT: Aucun pilote, ni aucune aile n'est à l'abri d'une fermeture, néanmoins un pilotage actif éliminera pratiquement toute tendance à fermer. Soyez toujours conscient de votre comportement et ne surpilotez pas. Nous vous recommandons de toujours avoir vos freins en mains. Evitez de vous retrouver dans des situations scabreuses et analysez toujours les conditions de vol avant de voler.**

### Treuil

L'aile n'est pas conçue pour être treuillée.

## MATERIAUX

Toutes les ailes OZONE sont fabriquées dans les meilleurs matériaux actuellement disponibles.

**Extrados, intrados et cloisons internes:**  
OZTEX 30g / m<sup>2</sup>

**Suspentes:**  
Cousin Dyneema

**Renfort bord d'attaque:**  
Mylar Double-laminage

## ENTRETIEN

Cette aile est conçue pour être résistante à l'usure et au temps et vous ferez des centaines de vols avec si vous l'entretenez correctement. Prenez soin de votre aile : ne faites pas du gonflage au sol exagérément, conservez la autant que possible à l'abri des UV, rangez la au sec et ne la pliez jamais sale ou mouillée.

Ne passez pas en ski ou en snowboard sur l'aile ou les suspentes.

Ne laissez pas tomber l'aile sur son bord d'attaque.

Ne traînez pas l'aile au sol.

Ne laissez pas l'aile exposée inutilement au soleil.

Ne stockez pas l'aile humide.

### Rangement

Rangez toujours votre aile et votre équipement dans un endroit sec.

Votre aile doit être stockée sèche et à l'abri d'une chaleur excessive. Chaleur et humidité sont les facteurs de vieillissement les plus aggravants (exemple à proscrire : voile utilisée sous la pluie et stockée dans le coffre d'une voiture garée au soleil).

Séchez votre aile en utilisant le vent. N'utilisez jamais un sèche-cheveu.

En pliant votre aile, enlevez tout insecte qui pourrait abîmer le tissu en voulant s'échapper.

### Nettoyage

Tout nettoyage peut endommager la surface du tissu. Nous vous recommandons d'utiliser une éponge douce et humide si vous avez vraiment besoin de nettoyer une partie de l'aile. N'utilisez jamais de produits chimiques, détergents ou éponges abrasives.

### Réparation du tissu

Vous pouvez vous-même réparer les petits accrocs ou déchirures. Utilisez le tissu ripstop auto-collant prévu à cet effet.

Vous trouverez plus d'informations sur les réparations d'aile sur le site internet d'Ozone, dont les différentes étapes à suivre pour de petites réparations.

## Suspentes abîmées

Toute suspente abîmée ou cassée doit être remplacée exactement par le même matériau. La suspente doit avoir la même résistance et la même longueur. Une fois la suspente changée, gonflez l'aile au sol et vérifiez tout soigneusement avant tout vol. Contactez Ozone ou consultez le site internet pour trouver un réparateur agréé Ozone.

## REVISIONS

Il est vital que votre aile soit contrôlée régulièrement. Votre aile doit être révisée par un professionnel qualifié la première fois au bout de 6 mois ou 100 vols (au 1er des 2 termes atteint), puis tous les 100 vols. Vous êtes responsable de votre équipement et votre sécurité en dépend. Prenez en soin et contrôlez régulièrement tous ses composants. Des changements de caractéristiques au décollage ou en vol sont des indicateurs que votre aile vieillit. Si vous remarquez un quelconque changement de comportement, vous devez faire contrôler votre aile avant de voler avec.

La révision standard consiste en une vérification du tissu (porosité et résistance) et des suspentes (longueur et résistance). Plus de détails sont disponibles sur notre site internet.

## Modifications

Votre aile a été conçue et mise au point pour donner l'équilibre optimal entre performance, maniabilité et sécurité. Toute modification entraînerait un changement de comportement en vol pouvant rendre la voile dangereuse. C'est pourquoi nous vous déconseillons vivement d'effectuer toute modification sur votre aile.

## QUALITE

Pour Ozone, la qualité de nos produits est une préoccupation constante. Tous nos produits sont fabriqués selon les plus hauts standards dans notre propre usine de production. Chaque aile doit passer une série de contrôles qualité rigoureux et tous les éléments qui la compose sont traçables. Nous sommes toujours intéressés par les retours d'informations sur nos produits de nos clients auxquels nous voulons offrir le meilleur service possible. Nous réglerons tout problème qui ne serait pas causé par l'usure normale des matériaux, un mauvais entretien ou une utilisation inadéquate de l'aile. Si vous avez un problème avec votre aile, contactez votre revendeur/distributeur qui recherchera la marche à suivre la plus appropriée. Si vous n'arrivez pas à prendre contact avec votre revendeur, vous pouvez nous contacter directement à [info@flyozone.com](mailto:info@flyozone.com)

## Informations générales et sécurité

Le Speed Flying/Riding est un nouveau sport. Ainsi, vous êtes un représentant et un ambassadeur de cette pratique. En donnant une image positive de ce sport, vous garantirez son succès et son futur. Comportez-vous en pilote responsable et pratiquez en sécurité.

N'évoluez jamais sur des pistes de ski fréquentées ! En effet, il est formellement interdit de faire du Speed Flying ou du Speed Riding sur des pistes où se trouvent des skieurs.

Munissez-vous de l'équipement de sécurité et de secours nécessaire en cas d'avalanche.

Ne volez jamais avant d'avoir suivi au préalable une formation avec un moniteur compétent en Speed Flying et Speed Riding

Vous êtes responsable quand vous évoluez sur des aires de ski. Contactez le service des pistes avant de voler sur ou près d'une aire de ski. Prenez le temps d'expliquer notre sport et précisez qu'il n'est jamais pratiqué sur les pistes mêmes ou près de skieurs. Une présentation claire et précise doit être faite, éventuellement agrémentée de photos, vidéos et détails concernant la sécurité.

Portez toujours avec vous un équipement de sécurité et de secours pour le hors-piste. En environnement alpin, l'équipement suivant est nécessaire : arva, pelle, sonde, protection dorsale et casque. Il est indispensable de vérifier au préalable les conditions météorologiques et d'enneigement. Prenez conseils auprès des experts de la sécurité des pistes ou des guides de haute montagne avant de vous lancer à l'aventure.

Vous devez être un skieur expérimenté et un pilote de parapente compétent avant de vous lancer en Speed Riding sur la neige.

Ne volez pas seul. Soyez accompagné et entraînez-vous !



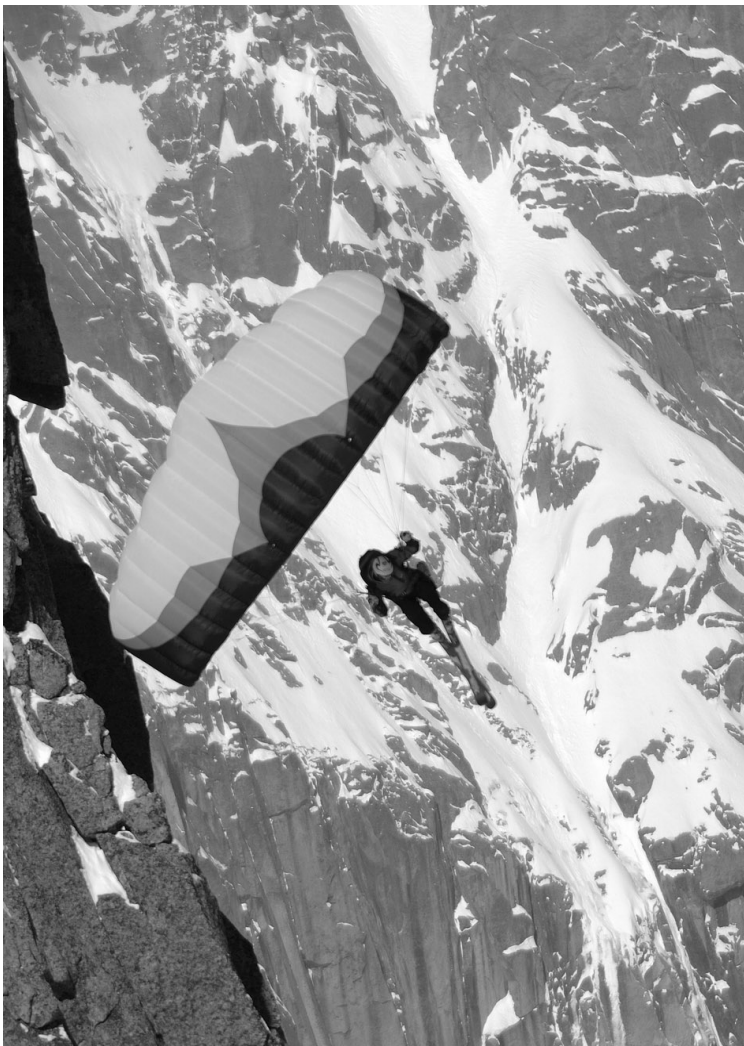
*Bullet*<sup>008<sup>ST</sup></sup>

# BETRIEBSHANDBUCH

page 14 > 20

**Line diagram** > page 21 - **Technical specifications** > page 22

**Glide chart** > page 23



## VIELEN DANK

dass du dich entschieden hast, einen Ozone Speed Flying / Speed Riding Flügel zu fliegen.

Es ist wichtig, dieses Handbuch vor deinem ersten Flug zu lesen. Die Ozone Web-Seite, [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com), enthält immer die aktuellsten Informationen, wie etwa jegliche Sicherheitsmitteilungen oder spezifische Infos zu deinem Flügel. Bitte besuche sie regelmäßig!

Sichere Flüge!  
Dein Ozone Team

## WARNING

Speed Flying und Speed Riding sind gefährlich! Durch die Benutzung dieser Ausrüstung kannst du dir ernsthafte Verletzungen zu ziehen - bis hin zum Tod. Die unangepasste Benutzung der Geräte vergrößert das Risiko außerordentlich. Benutzte niemals diese Ausrüstung ohne ordnungsgemäße und gründliche Anweisung eines qualifizierten Ausbilders.

Mit der Benutzung des Ozone Bullets oder La Bombe akzeptierst du alle Risiken, die mit der Benutzung dieses Gerätes einhergehen. Der Konstrukteur, der Hersteller, der Vertreter oder der Händler kann und wird keinerlei Garantie für deine Sicherheit bei der Benutzung der Ausrüstung geben. Du stimmst zu, weder Ozone Gliders Ltd, noch Ozone Kites Ltd sowie Aerosport International GmbH für jegliche Verletzungen an dir oder Dritten, resultierend aus dem Benutzen dieses Gerätes, haftbar zu machen.

Es ist wesentlich, dass du den korrekten Gebrauch der Ausrüstung verstehst, bevor du versuchst, diese irgendwie zu verwenden.

### Der Benutzer MUSS:

Ein erfahrener Skifahrer sein mit umfassenden Wissen des Offpist- Skifahrens. Die entsprechende Ausrüstung für diese Gebiete muss mitgeführt werden.

(Lawinenausrüstung usw.)

Ein erfahrener und lizenziierter Pilot sein.

Speedflying darf nur in dafür erlaubten Gebieten ausgeübt werden.

Trage Sturzhelm und gute Schutzausrüstung

Benutze den Flügel in einem sicheren und gefahrlosen Gelände.

Überprüfe immer deine Ausrüstung vor der Benutzung auf etwaige Schäden.

Nehme Speed Riding/Flying Unterricht vor der Benutzung des Flügels.

Überprüfe vor dem Start, ob dein Gurtzeug richtig angelegt und alle Schnallen geschlossen sind.

Gehe nie alleine zum Speedflying/riding. Bleib immer in Verbindung mit anderen Menschen wenn ihr im unbesiedelten Gebiet seid. Benutze das Buddy System.

**Niemals den Flügel benutzen: In turbulenten Wind Verhältnissen.**

**Niemals den Flügel benutzen: In einem stark frequentierten Bereich oder in einem nicht geeigneten Gelände!**

**Niemals den Flügel benutzen: In einen Skifahrerbereich oder auf einer Skipiste!**

**Niemals den Flügel benutzen: In der Nähe von gefährlichen Hindernissen, wie Felsen, Bäume, Lifanlagen usw.!**

**Niemals den Flügel benutzen: In einem offenen Gelände ohne Lawinensonde, Piepser, Rucksack und Schaufel und anderen dementsprechenden Geräten!**

**Niemals den Flügel benutzen, wenn dieser Schäden am Tuch, Leinen, den Vernähungen oder am Gurtzeug aufweist.**

## DEIN OZONE SPEEDWING

### Bei deinem Flügel dabei:

Atak Gurtzeug (optional)

Berg Rucksack

Reparaturset

Benutzerhandbuch

Aufkleber

### Das Packen

Der Berg-Rucksack ist gross genug für ein Standard Speed-Gurtzeug und einen Flügel. Er ist zudem mit äusseren Gurten ausgestattet um so auch Ski, Snowboard etc. mitnehmen zu können. Wir empfehlen, bei winterlichen Bedingungen und speziell beim Schirm-Wandern durch verschneites Hinterland, stets das entsprechende Sicherheits- und Rettungszubehör zu benutzen.

### Das Atak Gurtzeug

Unser Bullet Gurtzeug, das Atak, ist ein spezielles Gurtzeug, das fürs Speed-Flying entwickelt wurde. Die Aufhängungspunkte, die Struktur und die Sitzposition des Piloten sind alle gezielt für Speed-Flying Piloten entwickelt worden. Unser Atak Gurtzeug ist variabel benutzbar für aufrechtes und halbliegendes Fliegen, obwohl die meisten Speed-Flying Piloten eine aufrechte Flugposition bevorzugen, um von der Sitzhaltung schnell und einfach ins Skifahren zu wechseln.

### Die Bremsleinen

Die Länge der Bremsleinen wurde während der Testflüge mit viel Sorgfalt eingestellt und festgelegt. Es sollte nicht nötig sein, die Längen zu verändern. Solltest du dich dennoch dafür entscheiden sie anzugleichen, tue dies Schritt für Schritt auf eine allmählich steigende Art und Weise um sicherzustellen, dass die Bremsleinen nicht zu kurz werden.

**WICHTIG: Im unwahrscheinlichen Fall, dass eine Bremsleine während des Fluges reisst oder sich ein Griff löst, kann der Schirm durch vorsichtiges Ziehen der hinteren Tragegurte geflogen werden um so die Flugrichtung zu kontrollieren.**

### Die Tragegurte

Dein Flügel hat 2 Tragegurte, jeder mit einem farbigen Gurtband umhüllt, damit sie leicht erkenntlich sind.

### Das Snow-Stake-System

Dein Flügel ist mit einem Schnee-Bänder-System (Snow Stake System) ausgestattet, das es dir ermöglicht, deinen Schirm an steilen oder rutschigen Schneehängen bequemer auszulegen.

Um die Schneebänder anzuwenden musst du diese einfach mit den Befestigungspunkten der Gurte, die sich am Obersegl des Schirmes befinden, verbinden.

Um die Schneebänder zu benutzen, musst du sie einige Zentimeter tief in den Schnee stecken.

Das sollte dir ermöglichen, deinen Schirm auszulegen und deine Leinen sicher zu überprüfen, ohne dass der Schirm den Schneehang hinunter auf dich zu rutscht. Du kannst die Schneebänder im Schnee lassen und ganz normal starten, die Schneebänder werden dabei herausgezogen ohne dabei die Flugeigenschaften deines Schirmes zu beeinträchtigen.

Benutze die Schneebänder nicht auf festgetretenem Schnee oder in irgendwelchen Schneebedingungen aus denen sie sich selbst nicht leicht herausziehen können während du startest.

## Die empfohlenen Gewichtsbereiche

Gesamtes Abflug Gewicht in Kilogramm, einschliesslich der gesamten Skiausrüstung

### Bullett 008

| Pilot | Expert | Intermediate | Beginner |
|-------|--------|--------------|----------|
| 10m   | >75kg  | 70kg         | 60kg     |
| 12m   | >90kg  | 84kg         | 72kg     |
| 14m   | >100kg | 98kg         | 84kg     |

Bullet 008 – Flächenbelastung – Kilogramm pro Quadratmeter:

- ~8kg/m<sup>2</sup> = Expert
- ~7kg/m<sup>2</sup> = Intermediate
- ~6kg/m<sup>2</sup> = Beginner

### La Bombe

| Pilot | Expert | Intermediate | Beginner |
|-------|--------|--------------|----------|
| 8m    | >55kg  | NA           | NA       |
| 10m   | >80kg  | <79kg        | NA       |

La Bombe – Flächenbelastung – Kilogramm pro Quadratmeter:

- ~7kg/m<sup>2</sup> = Expert
- ~5kg/m<sup>2</sup> = Intermediate

## Tragegurt System

Die Trimmer können benutzt werden um den Anstellwinkel zu vergrössern oder zu verkleinern. Wir empfehlen vor der Benutzung sehr vertraut mit La Bombe und Bullet 008 zu werden. Fliege niemals in turbulenten Bedingungen.

Der Bullet 008 und La Bombe ist mit Trimmern an den vorderen Tragegurten ausgestattet. Diese sollten in ruhigen Bedingungen ausprobiert werden und erst nachdem du dich ganz an die Charakteristik deines Flügels gewohnt hast, nicht früher. In der Normal Position des Trimmsystems sind die vorderen Tragegurte ganz gestreckt, also offen: Die Schraubschäkel sollen symmetrisch sein.

Der Bullet und La Bombe wird sehr viel schneller Fliegen mit der Aktivierung der Trimmer da das Geschwindigkeitsfenster sehr gross ist. Wir empfehlen das Trimmsystem an den vorderen Tragegurten nicht ganz zu aktivieren beim Start oder Skifahren. Der Flügel ist dann viel anfälliger für Klapper wenn deine Ski noch am Boden sind und daher der Flügel noch nicht ganz belastet ist.

La Bombe hat Trimmer Tragegurte und Greif-Schlaufen. Die Greif-Schlaufen am A Tragegurt können benutzt werden um die Gleitzahl und den Anströmwinkel zu verringern. Sie sollten niemals mehr als 20cm heruntergezogen werden.

**Benutze nie die Greif-Schlaufen im Zusammenhang mit dem Trimmer!!! Benutze nur das eine oder das andere, nie beide!!!**

## LOS GEHT'S

### Die Startvorbereitung

Lege deinen Flügel auf seinem Obersegl in einem ausgeprägten Bogen aus, die Mitte des Segels höher als die Flügelenden. Lege dann die Leinen auf einer Seite aus. Hebe die Tragegurte an und sortiere alle Leinen, beginnend mit den Bremsleinen. Wiederhole dies mit den B- und A-Leinen, und lege die überprüften Leinen auf die bereits sortierten und versichere dich, dass keine Leine verdreht, verhängt oder verknotet ist. Wiederhole diesen Vorgang auf der anderen Seite. Falls nötig, benutze die Schneebänder um deinen Schirm dafür im Schnee zu fixieren.

**Führe immer die folgenden Vorflug-Checks durch, bevor du deinen Flügel startest:**

1. Helm – der Kinnriemen ist fest angezogen.
2. Beide Karabiner, die Schirm und Gurtzeug verbinden, geschlossen und gesichert.
3. Alle Gurtzeugschliessen sind fest geschlossen.
4. Alle 4 Ecken deines Schirmes – A- und B-Leinen (auch die Bremsen) sind auf beiden Seiten sauber und frei.
5. Der Luftraum und das Wetter sind klar und ruhig.

## Der Start

Dein Flügel wird sowohl mit der Vorwärts- als auch mit der Rückwärtstechnik starten, aber mit Ski ist es am Einfachsten vorwärts zu starten.  
Nach deinem Leinen- und Vorflug-Check kannst du deinen Schirm starten, indem du mit den Ski vorwärts Fahrt aufnimmst. Es ist nicht nötig, die A-Leinen zu halten wie bei einem normalen Gleitschirm. Dein Flügel wird sich leicht mit Luft füllen und starten, auch wenn du die A-Tragegurte nicht zur Hilfe nimmst. Du solltest ihn allerdings gleichmässig aus den Hüften heraus aufziehen.  
Bevor du losfliegst solltest du dich versichern, dass sich alle Leinen in korrekter Anordnung befinden. Sollte dies nicht der Fall sein, brich den Start ab.

**WICHTIG: Starte nie mit einem Schirm, dessen Kammern sich nicht alle mit Luft gefüllt haben oder wenn du nicht absolute Kontrolle über deinen Flügel hast.**

## Landen

Wähle einen Landeplatz, der ruhig und frei von Hindernissen ist. Flare deinen Schirm aus, indem du beide Bremsen im richtigen Moment benutzt. Das wird deine Sinkgeschwindigkeit auf beinahe Null reduzieren, und dir ermöglichen sanft aufzukommen.  
Mache nie Drehungen oder aggressive Manöver, wenn du dich nah am Boden oder im Landeanflug befindest.

## SAFETY

### Acro Fliegen

Speedflying ist gefährlich. Acro Fliegen erhöht deutlich die Gefahr und sollte daher nicht ausprobiert werden.  
Dein Flügel ist stabil im Flug und lastgetestet bis zu 6 G, aber wir raten davon ab, Acro zu fliegen oder irgendein Flugmanöver durchzuführen, dass 45 Grad Querlage übersteigt.

### Gesundheit des Piloten

Speedflying verursacht einen sehr hohen Stresspegel für den menschlichen Körper. Die Piloten müssen daher sicherstellen, dass sie physisch und mental (körperlich und geistig) fit genug sind um mit diesem Stress umgehen zu können. Kenne deine Grenzen und entwickle dich innerhalb derselben.

### Abstiegshilfen

Benutze keine Gleitschirm-Abstiegshilfen wie Ohrenanlegen, B-Stall, oder Spiralen. Dein Flügel hat eine hohe Sinkgeschwindigkeit, und du solltest es immer vermeiden bei Wetterbedingungen zu fliegen, die schnelle Abstiegshilfen erforderlich machen könnten.

## Kappenstörungen

Der Bullet 008 und La Bombe sind sehr stabile Flügel und in hohem Masse resistent gegen Störungen oder Einklapper. Solltest du dennoch einen Klapper haben, ist das erste was du tun musst die Flugrichtung zu kontrollieren: du solltest vom Boden, von Hindernissen und von anderen Piloten wegfliegen, oder wenigstens nicht in sie hineinfliegen. Assymetrische Einklapper können kontrolliert werden, indem das Eigengewicht des Piloten auf die nicht eingeklappte Seite verlagert wird, und – nur falls notwendig – durch zusätzlich sehr geringes Benutzen der Bremse um deine Richtung zu kontrollieren. Am allerwichtigsten ist: nicht überreagieren!  
Meistens musst du deinem Schirm nur einen kurzen Moment Zeit geben, und er wird sich ohne dein Zutun von alleine wieder stabilisieren.

Wenn ein Schirm eine Störung hat, verhält er sich wie ein kleinerer Schirm. Daher ist sowohl die Flächenbelastung als auch die Stall-Geschwindigkeit größer bzw. höher. Das bedeutet, dass der Schirm mit weniger Bremseneinsatz als gewöhnlich trudeln oder stallen wird. Bei deinen Bemühungen, die Bewegung des Flügels in Richtung der eingeklappten Seite abzufangen, musst du sehr behutsam vorgehen, um die noch fliegende Seite nicht zu stallen. Falls du nicht in der Lage sein solltest, die Drehung des Schirmes zu beenden ohne den Stall-Punkt zu erreichen, dann erlaube deinem Flügel sich zu drehen, während du den Einklapper behebst.

**WICHTIG: Kein Pilot und kein Schirm sind absolut gefeit gegen Einklapper. Allerdings wird aktives Fliegen jede Tendenz zum Klappen so gut wie eliminieren.**

**Sei dir immer deiner Verhaltensweise bewusst und reagiere nicht über die Maßen.**

**Wir empfehlen mit Nachdruck, dass du die Kontrolle über deine Bremsen jeder Zeit aufrechterhältst. Fliege nicht in turbulenten Bedingungen.**

## Windenschlepp

Der Bullet 008 und La Bombe sind nicht Windenschlepptauglich.

## DAS MATERIAL

Alle OZONE-Produkte sind aus Materialien gefertigt, die dem höchsten Qualitätsstandard entsprechen, der zur Zeit erreichbar ist. Dein Flügel besteht aus:

**Obersegel, Zellwände und Untersegel**  
OZTEX 30g / m<sup>2</sup>

**Leinen**  
Cousin Dyneema

**Eintrittskantenverstärkung**  
Doppeltbeschichtetes Mylar

## ABSCHLIESSEND

Dieser Flügel ist sehr haltbar und wird dir viele hundert Flugstunden erhalten bleiben, wenn du ihn richtig behandelst.  
Benutze ihn nicht als exzessives Groundhandlings-Gerät!  
Setze ihn nicht unnötiger Sonneneinstrahlung aus. Versuche in so trocken wie möglich zu halten und packe ihn niemals feucht oder schmutzig ein!  
Nicht mit Ski oder Snowboard über den Schirm oder die Leinen fahren!  
Nicht den Schirm auf die Eintrittskante fallen lassen!  
Nicht den Schirm über Grund schleifen!  
Versuche den Schirm immer so trocken wie möglich zu halten!

## LAGERUNG

Lagere dein Equipment immer in einem trockenen Raum ohne direkte Hitzeeinwirkung. Dein Flügel sollte vor dem Packen trocken sein. Hitze und Feuchtigkeit sind die schlimmsten Faktoren deinen Schirm zu schädigen. (z.B. Feucht im Auto in der Sonne ist furchtbar).  
Trockne deinen Schirm im Schatten im Wind. Nie Haarföhn oder ähnliches verwenden. Nicht nass lagern.  
Stelle sicher dass keine Insekten eingepackt werden. Bei ihrem Versuch der Flucht können sie Löcher in dein Segel fressen. Ausserdem können sie schlechte chemische Reaktionen hervorrufen wenn sie sterben und verwesen.

## REINIGUNG

Reiben und Kratzen kann die Beschichtung des Tuchs beschädigen. Wir empfehlen daher die Oberfläche mit einem in Wasser getauchten Lappen und leichten gleichmässigen Bewegungen zu säubern. Nie chemische oder sonstige Reinigungsmittel verwenden.

## REPARATUREN AM FLÜGEL

Kleine Beschädigungen(Risse) kannst Du selbst beheben. Das Tuch kann einfach mit dem selbstklebenden Ripstopp-Band repariert werden, das im Lieferumfang enthalten ist.  
Auf der Ozone website findest du ausführliche Informationen und eine genaue Anleitung mit Bildern zum Ausbessern deines Schirms.

## BESCHÄDIGTE LEINEN

Beschädigte Leinen sollten ersetzt werden. Bitte beachte, dass Ersatzleinen aus exakt identischem Material, Stärke und Länge sind. Überprüfe deinen Schirm für dem nächsten Flug sorgfältig. Geprüfte Reparaturwerkstätten findest Du auf der Ozone Website oder du setzt dich direkt mit Ozone in Verbindung

## WARTUNG DES SCHIRMS

Dein Flügel sollte in regelmässigen Abständen gecheckt werden. Das kann lebenswichtig sein.  
Eine erste Überprüfung deines Flügels sollte nach 6 Monaten oder 100 Flügen durchgeführt werden. Danach sollte eine Überprüfung regelmässig alle weiteren 100 Flüge erfolgen.

Wir empfehlen die Checks von einer qualifizierten Reparaturwerkstätte durchführen zu lassen.

Deine Sicherheit hängt von Deiner Flugausstattung ab. Gehe schonend damit um, und überprüfe Dein gesamtes Schirmequipment regelmäßig. Verändertes Schirmverhalten beim Start oder beim Flug weisen auf eine Alterung deines Flügels hin. Solltest Du Änderungen feststellen, lasse Deinen Schirm vor dem nächsten Flug überprüfen. Standardchecks beinhalten das Überprüfen der Länge und Bruchfestigkeit der Leinen, sowie die Überprüfung des Segeltuchs und der Tuchporosität (Detaillierte Informationen findest du unter [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)).

## ÄNDERUNGEN

Dein Flügel ist auf optimale Leistungsfähigkeit, Handling und Sicherheit entwickelt und getrimmt worden. Jede Änderung am Schirm bedingt eine Beeinträchtigung der Sicherheit und des Flugverhaltens. Aus diesen Gründen warnen wir eindringlich vor jeglichen Veränderungen.

## QUALITÄT

Bei Ozone nehmen wir die Qualität unserer Produkte sehr ernst. Alle von uns entwickelten Gleitschirme werden in unserer eigenen Herstellungsfabrik produziert und entsprechen höchstem Standard. Jeder Schirm muss viele Qualitäts Sicherungs Überprüfungen durchlaufen. Alle verwendeten Materialien sind nachweisbar. Wir freuen uns über das Feedback unser Kunden und fühlen uns dem Kundenservice stark verpflichtet. Wir werden immer Probleme beheben die nicht auf normale Abnutzung oder Mutwilligkeit beruhen. Bei Problemen mit deinem Schirm wende Dich bitte an deinen Händler. Er kann dir weiterhelfen und wird dich bestmöglich beraten. Wenn es Dir nicht möglich ist deinen Händler zu kontaktieren, melde Dich direkt bei uns, unter [info@flyozone.com](mailto:info@flyozone.com)

## Allgemeine Informationen und Sicherheit

Speed-Flying/riding ist eine neuer Sport. Wir möchten dich, als Vertreter dieses neuartigen Sports bitten, durch dein positives Verhalten diesem Sport eine erfolgreiche Zukunft zu ermöglichen. Bitte handle verantwortungs- und sicherheitsbewusst, wenn du Speed-flying ausübst.

Betriebe Speed-flying niemals auf stark befahrenen Pisten oder Skislopes! Es ist ausdrücklich verboten an belebten Orten Speedflying oder Speedriding zu betreiben. Bitte trage Lawinensicherheits- und Rettungsausrüstung immer bei Dir. Notwendig bei Abfahrten in unbefahrenen Gebieten. In alpinen Gebieten ist folgende Ausstattung notwendig: Lawinmelder, klappbare Schaufel, Sonde, Rückenprotektor und Helm. Darüber hinaus ist es unerlässlich sich über Wettervorhersage und Schneebedingungen zu informieren. Den Anweisungen und Ratschlägen der Gebiets-Rettungskräfte oder Bergführer ist Folge zu leisten.

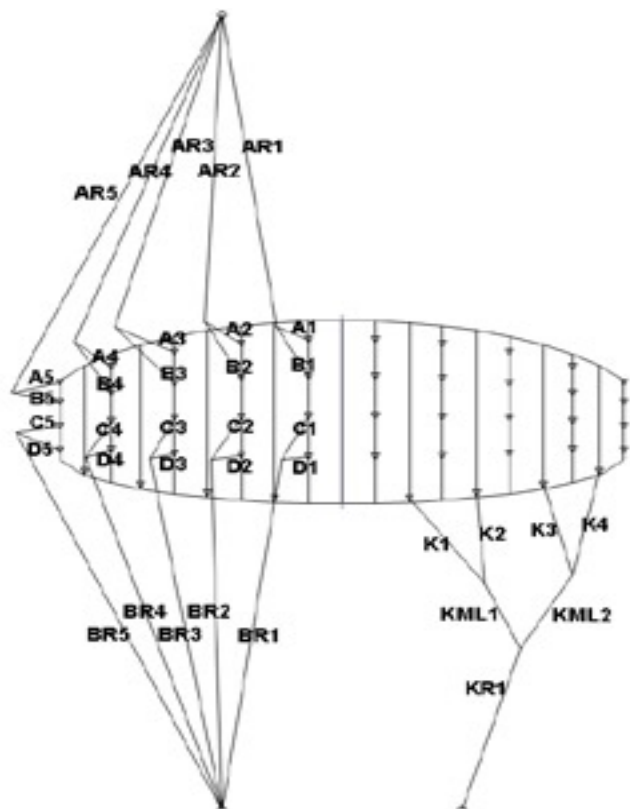
Denke nicht ans Fliegen bevor du nicht von einem guten Speedflying Lehrer unterrichtet wurdest.

Bevor du in der Nähe von Skigebieten speedflyst, informiere dich bei der zuständigen Skiservice- und Gebietsstelle. Nimm dir die Zeit diesen Sport zu erklären. Speed-Flying wird niemals auf Skipisten oder in der Nähe von anderen Skifahrern ausgeführt. Eine klare Präsentation mit Fotos, Video und detaillierten Sicherheitserklärungen ist notwendig.

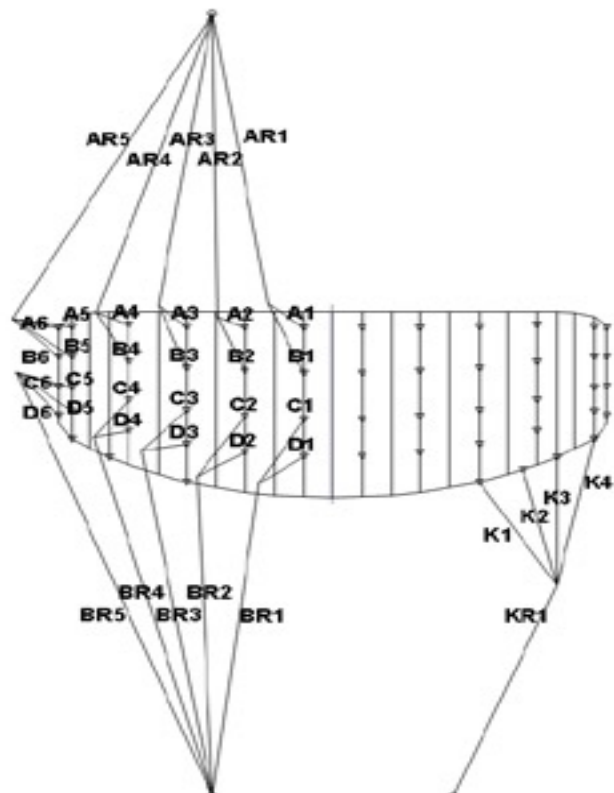
Du musst ein kompetenter Skifahrer und Gleitschirmpilot sein bevor du auf Schnee Speed Riding ausübst.

Fliege niemals alleine, nur zu mehreren. Benutze das Buddy System. Beobachtet euch gegenseitig und achtet auf eure Sicherheit!

## LINE DIAGRAM BULLET 008



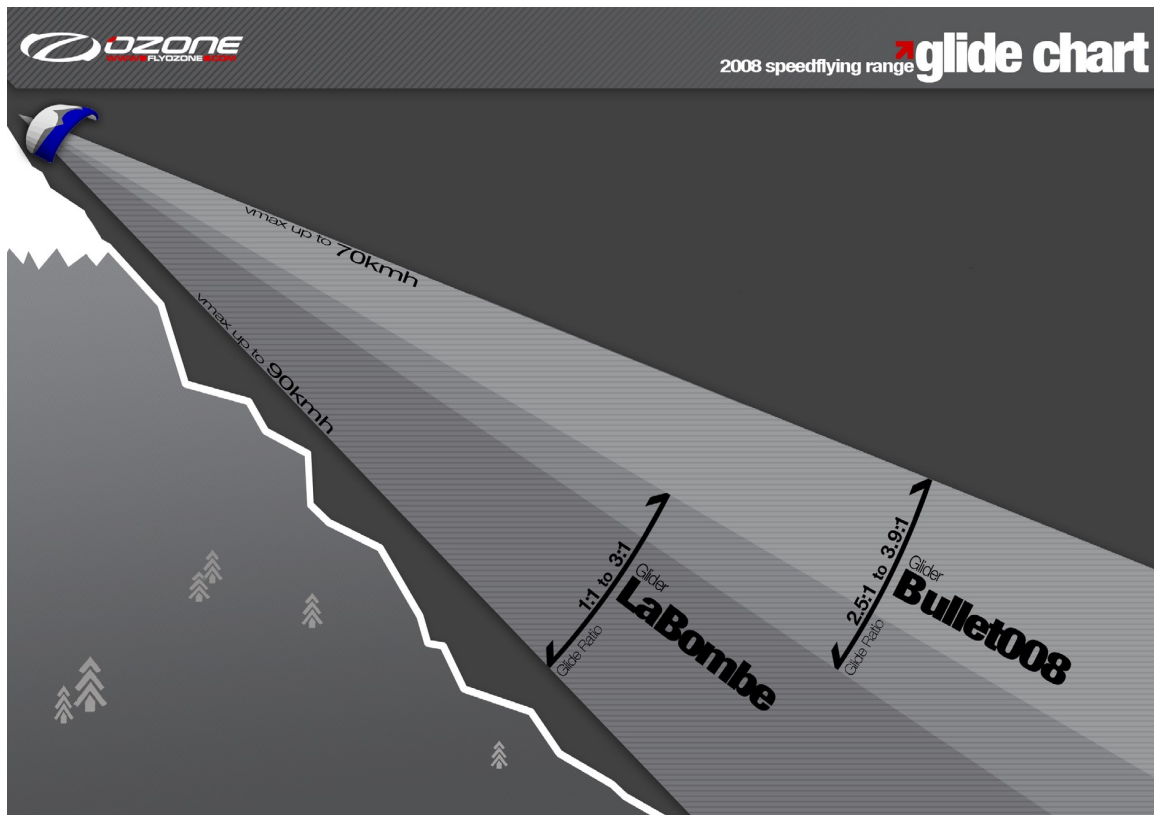
## LINE DIAGRAM LA BOMBE



## TECHNICAL SPECIFICATIONS

|                                  | BULLET 008 |       |       | La BOMBE |      |
|----------------------------------|------------|-------|-------|----------|------|
| Size                             | 10         | 12    | 14    | 8        | 10   |
| Flat Area (m <sup>2</sup> )      | 9.85       | 11.84 | 13.98 | 8        | 9.99 |
| Projected Area (m <sup>2</sup> ) | 8.72       | 10.47 | 12.37 | 6.93     | 8.97 |
| Flat Span (m)                    | 5.53       | 6.06  | 6.59  | 4.6      | 5.1  |
| Projected Span (m)               | 4.72       | 5.17  | 5.62  | 3.9      | 4.5  |
| Flat Aspect ratio                | 3.11       | 3.11  | 3.11  | 2.64     | 2.64 |
| Projected Aspect Ratio           | 2.56       | 2.56  | 2.56  | 2.26     | 2.26 |

## GLIDE CHART





*Bullet*<sup>008</sup>

**PILOT'S MANUAL // MANUEL DEVOL // BETRIEBSHANDBUCH**

*www.flyzone.com*