



**OZONE**

**RUSH4**

Manual



***RUSH4***

# CONTENTS



|                          |         |
|--------------------------|---------|
| Pilots Manual (Eng)      | 2 > 17  |
| Manuel de VOL (Fr)       | 18 > 35 |
| Betriebs HANDBUCH (D)    | 36 > 55 |
| Line Diagram             | 56      |
| Riser Diagram/Lengths    | 57      |
| Technical Specifications | 57      |
| Materials                | 58      |

An aerial photograph of a person paragliding over a desert landscape. The paraglider is positioned on the left side of the frame, with a vibrant blue and yellow canopy. Below the canopy, the silhouette of the pilot is visible. The landscape is a vast, flat desert with a prominent, layered sandstone cliff on the right side. The cliff face shows distinct horizontal geological strata. In the background, a wide, sandy plain extends to a range of low, rolling hills under a clear blue sky. The word "RUSH4" is printed in a bold, black, italicized sans-serif font across the center of the image.

**RUSH4**



**T**hank you for choosing to fly Ozone.  
As a team of free flying enthusiasts, competitors and adventurers, Ozone's mission is to build agile paragliders of the highest quality with cutting edge designs, performance and maximum security.

Confidence and belief in your paraglider is a far greater asset than any small gains in performance - ask any of the Ozone pilots on your local hills, or those who have taken our gliders on ground-breaking adventures and stood on podiums around the world. All our research and development is concentrated on creating the best handling/performance characteristics possible with optimum security. Our development team is based in the south of France. This area, which includes the sites of Gourdon, Monaco and Col de Bleyne, guarantees us more than 300 flyable days per year. This is a great asset in the development of the Ozone range.

As pilots we fully understand just how big an investment a new paraglider is. We know that quality and value for money are essential considerations when choosing a new wing, so to keep costs low and quality high we manufacture all of our products in our own production facility. During production our wings undergo numerous and rigorous quality control checks, this way we can guarantee that all our paragliders meet the same high standards that we expect ourselves.

It is essential that you read the manual before flying your wing for the first time. This manual will help you get the most out of your Rush 4: it details information about the Rush 4's design, tips and advice on how best to use it and how to care for it to ensure it has a long life and retains a high resale value. For the latest updates, including all technical datas please refer to the online version. This can be found on the product's page on the website [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)

If you need any further information about Ozone, the Rush 4, or any of our products please check [flyozone.com](http://flyozone.com) or contact your local dealer, school or any of us here at Ozone.

Safe Flying!  
Team Ozone

## WARNING

Paragliding is a potentially dangerous sport that can cause serious injury including bodily harm, paralysis and death. Flying an Ozone paraglider is undertaken with the full knowledge that paragliding involves such risks.

As the owner of an Ozone paraglider you take exclusive responsibility for all risks associated with its use. Inappropriate use and or abuse of your equipment will increase these risks.

Any liability claims resulting from use of this product towards the manufacturer, distributor or dealers are excluded.

Be prepared to practice as much as you can - especially ground handling, as this is a critical aspect of paragliding. Poor control while on the ground is one of the most common causes of accidents.

Be ready to continue your learning by attending advanced courses to follow the evolution of our sport, as techniques and materials keep improving.

Use only certified paragliders, harnesses with protector and reserve parachutes that are free from modification, and use them only within their certified weight ranges. Please remember that flying a glider outside its certified configuration may jeopardise any insurance (e.g. liability, life etc) you have. It is your responsibility as the pilot to verify your insurance cover.

Make sure you complete a thorough daily and pre-flight inspection of all of your equipment. Never attempt flying with unsuitable or damaged equipment.

Always wear a helmet, gloves and boots.

All pilots should have the appropriate level of license for their respective country and third party insurance.

Make sure that you are physically and mentally healthy before flying. Choose the correct wing, harness and conditions for your level of experience.

Pay special attention to the terrain you will be flying and the weather conditions before you launch. If you are unsure do not fly, and always add a large safety margin to all your decisions.

NEVER fly your glider in rain, snow, strong wind, turbulent weather conditions or clouds.

If you use good, safe judgment you will enjoy many years of paragliding.

Remember, PLEASURE is the reason for our sport

## TEAM OZONE



Everyone at Ozone continues to be driven by our passion for flying, our love of adventure and our quest to see Ozone's paraglider development create better, safer and more versatile paragliders.

Paragliding design is led by the ever thoughtful David Dagault; Dav has a wealth of experience both in competition, adventure flying and paraglider design. Also on the design team are Russell Ogden, Luc Armant and Fred Pieri.

Russ is a top competition pilot and ex paragliding instructor, he can usually be found putting Dav's latest creation through a series of test manoeuvres.

Luc, a dedicated XC addict has a background in naval architecture. He brings a wealth of knowledge and ideas to the design team and works closely with Dav in the design process.

Fred is the latest addition to the team. He is a mathematician, mechanical engineer and vol Biv specialist and works closely with Dav and Luc.

Back in the office Mike 'Da Boss' Cavanagh generally keeps control of the mayhem. Promotion and Team pilots are organised by Matt Gerdes. Karine Marconi, Jill Devine and Chloe Vila make sure we don't spend too much money and look after the ordering system.

Our manufacturing facility in Vietnam is headed up by Dr Dave Pilkington, who works relentlessly manufacturing gliders and producing prototypes as well as researching materials and manufacturing processes for our future products. He is backed up by Khanh and 700 production staff.



## YOUR RUSH 4

The Rush 4 represents the latest generation of high performance sports intermediate wings and epitomises our aim for True Performance. The Rush 4 replaces the successful Rush 3, our mission was to maximise glide ratio and minimum sink rate performance whilst increasing ease of use, safety and fun. Using the Delta 2 as our blueprint we have managed to improve on its predecessor in all aspects, further refining the feel and handling for maximum pleasure.

Based on the Delta 2, the Rush 4 retains its class leading performance, combining sporty dynamic handling, great speed and high levels of safety in a comfortable and accessible package. This makes it suitable for a wide range of pilots, from recreation flyers to experienced XC hounds alike.

The Rush 4 incorporates all of our know-how and experience gained in the on-going Performance Research Project and includes Ozone SharkNose Technology, Delta 2 arc, mini ribs and plastic nose reinforcements. The cell count has increased to 57 which gives a clean, wrinkle-free leading edge. Coupled with a 25% reduction in total line drag compared to the Rush3, it is the most efficient wing we have ever produced in this category.

The Rush 4 is the Delta 2's little brother. In the air it has a very similar feel to the Delta 2 in terms of handling, precision, solidity, and spin-resistance but with the reassurance of a lower aspect ratio, longer - more forgiving brake travel and EN B certification.

We think the Rush 4 will more than satisfy even the most demanding pilots in the Sport-Intermediate class, and maybe even tempt some pilots from more advanced classes. It is not suitable for training or low altitude pilots.

### ➤ Rucksack

The bag is light in weight, comfortable and useful (padded hip belt, ergonomic and adjustable shoulder straps). It has a large volume that will allow you to store all your kit, whilst still being comfortable for hiking.

### ➤ Brake Lines

The brake line lengths have been set carefully during testing. We feel it is better to have slightly long brake lines and to fly with a wrap (one turn of line around the hand). However, if you do choose to adjust them, please keep in mind the following:

- Ensure both main brake lines are of equal length.
- If a brake handle has been removed, check that its line is still routed through the pulley when it is replaced.
- When the brake handles are released in flight, the brake lines should be slack. There must be a substantial "bow" in them to guarantee no deformation of the trailing edge.
- There must be a minimum of 10cm of free play before the brakes begin to deform the trailing edge. This prevents the trailing edge from being deformed when using the speed system.

**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 (C-risers) for directional control.**

### ➤ Risers

The Rush 4 has been designed with 3 risers. The A riser is covered with coloured webbing, this allows it to be easily identified.

The A's are Grey. You will notice that the A's are split into two risers. The small riser, holding only one line (outermost A line) is the 'Baby A', it has been designed to make applying big ears simple.

The risers do not feature trimmers.

## ➤ Accelerator System

To set up an accelerator on the ground, ask a friend to pull your risers into their in-flight position while you sit in your harness. Now adjust the length of the line so that the main bar sits just beneath your seat. You should now be able to hook your heel in to the secondary (lower) loop of the accelerator.

The accelerator must be slack enough to ensure that the front risers are not pulled down in normal flight, but not so long that it is impossible to use the full speed range of the glider.

Extending the secondary (lower) loop of the accelerator fully will take the glider through approximately half its accelerated speed range. Should you need even more speed you should hook your feet on to the upper bar, which you can then extend until the pulleys on the risers touch.

Once set up, test the full range of the accelerator in calm flying conditions: ensure that both risers are pulled evenly during operation. Fine-tuning can be completed when you are back on the ground.

**IMPORTANT: Using the accelerator decreases the angle of attack and can make the glider more prone to collapse, therefore using the accelerator near the ground or in turbulence should be avoided.**

## ➤ Harness

It will be in your harness that you will enjoy flying, therefore we recommend you spend the time to adjust your harness's different settings until you are completely comfortable. This will make flying more pleasurable.

The shoulder straps and the hip straps need to be set for comfort (make sure you do not have your shoulder's strap too tight, or you might find it difficult to get seated after launching). The ideal position in your harness should be with your knees horizontal and your body position leaning slightly backwards with your head behind the risers.

The chest strap should be set between 42cm and 46cm (between the centre of the hang points). XS/S sizes are certified with a chest strap set at 42cm, the MS/ML at 44cm and L/XL at 46cm.

## ➤ Total Weight in flight

Each Ozone glider has been certified for a defined weight range. We strongly recommend that you respect these weight ranges. If you are between sizes the following information may help you make a decision as to which size to buy:

If you want better speed, precise handling or if you generally fly in mountains and/or in strong conditions, you should choose to fly in the top part of the weight range. If you want a better sink rate, or if you generally fly in flat lands and/or in weak conditions, you may choose to fly near the bottom part of the weight range. Remember, you can always add ballast for when conditions are stronger.

## BASIC FLIGHT TECHNIQUES

To familiarise yourself with the glider it is a good idea to perform practice inflations and small flights on a training hill. This will enable you to set up your equipment correctly. If in any doubt please get advice and help from your local dealer or instructor.

## ➤ Preparation

Lay out the wing 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. Hold up the risers and starting with the brake lines, pull all lines clear. Repeat with the stabilo, D, C, B and A lines, laying the checked lines on top of the previous set, and making sure no lines are tangled, knotted or snagged. Mirror the process on the other side.

### Take-off checklist:

1. Check reserve parachute - pin is in and handle secure
2. Helmet on and fastened
3. All harness buckles closed - check leg-loops again
4. Karabiners and maillons tight







5. Holding the A's and your brake handles
6. Leading edge open
7. Aligned directly into wind
8. Airspace and visibility clear

## ➤ Launching

Your Rush 4 will launch with either the forward or reverse techniques.

### **Forward Launch - Nil to Light winds**

When the wind is favourable, whilst gently holding the A risers move forward positively, your lines should become tight within one or two steps and the Rush 4 will immediately start to inflate. You should maintain a constant pressure on the risers until the wing is overhead. Do not pull down or push the risers forward excessively, or the leading edge will deform and possibly collapse making taking-off more difficult and potentially dangerous.

Move smoothly throughout the entire launch, there is no need to rush or snatch at it. You should have plenty of time to look up and check your canopy before committing yourself. Once you are happy that the Rush 4 is inflated correctly, accelerate smoothly off the launch.

### **Reverse Launch - Light to Strong Winds**

Lay out your wing as you would for the forward launch. However, this time turn to face it, passing one entire set of risers over your head as you turn. Now you can inflate the glider with the A-risers. Once the wing is overhead, release the risers, brake gently if necessary, turn and launch.

In stronger winds, be prepared to take a few steps towards the glider as it inflates. This will take some of the energy out of the glider and it will be less likely to overfly you. This reverse-launch technique can be used in surprisingly light winds too.

**IMPORTANT: Never take off with a glider that is not fully inflated or if you are not in control of the pitch/roll of your wing.**

Practice ground handling as much as possible! Not only is it great fun, but it will give you a much better feel for your wing's flight characteristics. It will also improve your overall enjoyment of flying by giving you the feeling of control and making your launches easier and less stressful.

## ➤ In Flight Characteristics

The Rush 4 shows no unusual flying characteristics, consequently it is suitable for a very wide range of pilot. Turns are smooth and coordinated, whilst on glide it remains solid and well pressured throughout the accelerated speed range as it has a very high resistance to both collapses and stalls.

## ➤ Speed to Fly

Flying at trim speed (hands-up), the Rush 4 will achieve its 'best glide' speed for still air. You should fly at this speed when gliding downwind or when the air is not excessively sinking.

For better penetration in headwinds and improved glide performance in sinking air, crosswinds or headwinds, you should fly faster than trim speed by using the accelerator system. Using up to half bar does not degrade the glide angle or stability significantly and will improve your flying performance. You will reach the next thermal faster and higher. At full speed the Rush 4 is stable; however we recommend that you do not fly at full speed close to the ground or in turbulent air.

By applying the brakes approximately 30cm, the Rush 4 will achieve its Minimum-Sink rate; this is the speed for best climb and is the speed to use for thermalling and ridge soaring.

## ➤ Turning

To familiarize yourself with the Rush 4 your first turns should be gradual and progressive.

To make efficient and coordinated turns with the Rush 4 first look in the direction you want to go, then lean into it. Your first input for directional change should be weight-shift, followed by the smooth

application of the brake until the desired bank angle is achieved. To regulate the speed and radius of the turn, coordinate your weight shift and use the outer brake.

**IMPORTANT: Never initiate a turn at minimum speed (i.e. with full brakes on) as you could risk entering a spin.**

## ➤ Active Flying

To minimize the likelihood of suffering collapses in turbulent conditions, it is essential to use active flying.

Flying with a small amount of brake applied (approx. 20cm) will give you feedback from the wing. In turbulent conditions the internal pressure of the wing can change and you will feel this through the brakes. The aim of active flying is to maintain a constant pressure through the brakes. If you feel a loss in pressure apply the brakes until normal pressure is resumed then raise hands back to original position (this must be done quickly). Avoid flying with continuous amounts of deep brake in rough air as you could inadvertently stall the wing. Always consider your airspace.

These movements can be symmetric or asymmetric; you may have to apply both brakes or just one. These subtle adjustments will keep the glider flying smoothly and directly above you and dramatically reduce the chances of a collapse. If the glider pitches in front of you, use the brakes to slow it down. Equally, if the glider drops behind you, release the brakes to allow it to speed up. The goal is to always keep the wing directly overhead.

These are skills that are best learnt by playing with the glider on the ground!

**IMPORTANT: No pilot and no glider are immune to collapses however active flying will virtually eliminate any tendency to collapse. When the conditions are turbulent, be more active and anticipate the movements of your wing. Always be aware of your altitude and do not over-react. We strongly advise you to always keep hold of your brakes. Do not fly in turbulent conditions.**

## ➤ Active C Riser Control

When gliding at trim or in accelerated flight it is possible to pilot the wing with the C risers. This gives an improved feel and control over the wing enabling you to fly actively without using the brakes (which causes drag and pitch movements). The direct feel allows you to stop collapses before they happen and maintain higher speeds and higher levels of efficiency through turbulence.

To fly with the C risers, keep hold of your brake handles (remove any wraps) and take hold of the C risers. With the C risers you can fly actively through turbulence; If you feel the nose of the wing lose internal pressure you can apply pressure to the C's to keep the nose open. The amount of pressure and size of the input is dependent on the amount of turbulence, but always be gentle at first to learn the feel of the wing and to avoid large pitch movements.

**NOTE: This control method is suitable for gliding in good 'normal' air without huge turbulence, it does not replace proper active flying with the brakes in strong turbulent conditions. If you are unsure about the air return the glider to trim speed, release the C risers and fly the glider actively with the brakes.**

**IMPORTANT: Be careful to use only small inputs with the risers as you risk stalling part or all of the wing if you are over enthusiastic. Be prepared for plenty of practice as this new method may take some time for it to become totally intuitive, efficient and comfortable.**



## ADVANCED FLIGHT TECHNIQUES

### ➤ Landing

The Rush 4 shows no unusual landing characteristics but as a reminder, here are some tips:

- Always set up for your landing early, give yourself plenty of options and a safe margin for error.
- Once below 30 metres avoid turning tightly as the glider will have to dive to accelerate back to normal flight. If you are at low altitude, or if you hit sink, this could mean you hit the ground harder than necessary.
- Lean forward out of your harness before the actual landing (especially if it's turbulent), with your weight leaning forward against the chest strap, and make sure your legs are ready for the landing and a possible PLF (parachute landing fall).
- Allow the glider to fly at hands up (trim) speed for your final descent until you are around 1 metre above the ground (in windy or turbulent conditions you must fly the glider actively all the way). Apply the brakes slowly and progressively to slow the glider down until groundspeed has been reduced to a minimum and you are able to step onto the ground.
- In light winds/zero wind you need a strong, long and progressive flare to bleed off all your excess ground speed. In strong winds your forward speed is already low so you are flaring only to soften the landing. A strong flare may result in the glider climbing upwards and backwards quickly, leaving you in a vulnerable position.
- If the glider does begin to climb, ease off the brakes (10-20cm) - do not put your hands up all the way - then flare again, but more gently this time. Keep the brakes at mid speed, stand up, be ready to run and make sure you brake fully as you arrive on the ground.
- Choose the appropriate approach style in function of the landing area and the conditions.
- In strong winds you need to turn towards the glider the second your feet touch the ground. Once facing the wing pull smoothly and symmetrically down on the brakes to stall the wing. If the glider pulls you, run toward it.
- If the wind is very strong, and you feel you might be dragged, or lifted again, stall the glider with the C risers. This stalls the wing in a very quick and controllable way and will drag you less than if you use the brakes.
- Always land heading into wind!

### ➤ Rapid Descent Techniques

Ozone would like to remind you that these manoeuvres should be learnt under the supervision of a qualified instructor and always used with caution. Never forget that properly analysing the conditions before launch will help avoid the need to use these techniques.

### ➤ Big Ears

Folding in the wingtips increases the wing's sink rate. This is useful for staying out of cloud or descending quickly. To pull big ears, keep hold of your brake handles and take the outermost A-line on each side, then pull down (preferably one at a time) until the tips of the wing fold under. The Outer A line is attached to the Baby A riser, making identification and use of the big ear system easier.

Do not use the brakes other than for re-inflation. For directional control while using the Big Ears, you should use weight shift.

To reopen your big ears, release both A lines at the same time. To help reinflation, brake gently one side at a time until tips regain pressure. Avoid deep symmetric applications of the brake as this could induce parachutal or full stalls.

**IMPORTANT: You can land with the ears (you should release the ears before final flare). Ozone do not advise you to do this when it's turbulent or windy due to the risk of a possible stall and lack of precision in steering.**

### ➤ Big ears and accelerator

Once the big ears are in you can further increase the sink rate by pushing on the accelerator bar.

**NEVER try to pull the Big Ears in with the speed bar on. This can lead to a major asymmetric deflation. Always make the Big Ears first and then apply the speed bar.**

## ➤ Big ears and spiral dive

Whilst it is possible to enter a spiral dive whilst holding in Big Ears, the high forces applied to the lower lines could exceed the breaking strain of the lines leading to equipment failure!

**Ozone strongly recommend to NOT use this manoeuvre!**

## ➤ Wingovers

The limit is tightly banked S-turns, commonly known as wingovers. These must not exceed 90 degrees of bank.

**WARNING: Uncoordinated wingovers can lead to large asymmetric collapses and cravats, therefore they should never be executed near the ground.**

## ➤ B-Line Stall

B-stall is for fast descents in emergency situations only. It is faster and safer to lose altitude with a spiral dive than a B-stall.

To initiate the B-stall, keep the brakes in your hand and take hold of both the B risers, or place your fingers between the lines above the maillons. As you pull the B-lines down the airflow over the wing is broken and the glider loses its forward speed but remains open with a reduced cord. You can descend at around 6 m/s.

If you pull too much B-line the glider may horseshoe and move around a lot. If this occurs, slowly release the B lines until the wing stabilises or simply exit the B line stall. Do not hold a B line stall that is not stable.

To exit the B-stall the B-risers should be released symmetrically and in one smooth, progressive motion. The glider will resume normal forward flight without further input. Check you have forward flight again before using the brakes.

**IMPORTANT: The pitching movement on exiting the B stall is small but necessary. We recommend you do not brake the glider until you are sure that the glider is flying properly again.**

## ➤ Spiral Dives

If you turn your glider in a series of tightening 360's it will enter a spiral dive. This will result in rapid height loss. To initiate a spiral, look and lean in to the direction you want to go, then smoothly pull down on the inside brake. The Rush 4 will first turn almost 360 degrees before it drops into the spiral. Once in the spiral you should re-centre your weightshift and apply a little outside brake to keep the outer wing tip pressured and inflated.

Safe descent rates of 8m/s (1600 ft/min approx.) are possible in a spiral dive, but at these rates the associated high speeds and G-forces can be disorientating, so pay particular attention to your altitude.

To exit the spiral dive, ensure your weight shift is in a centred position and then smoothly release the inside brake. As the Rush 4 decelerates allow it to continue to turn until enough energy is lost for it to return to level flight without an excessive climb and surge.

The Rush 4 shows little tendency to remain stable in a spiral dive; however some parameters could interfere with its behaviour. These might include: wrong chest strap settings, total weight in flight outside of the certified weight range, or being in a very deep spiral at a very high sink rate >14m/s. You should always be prepared to pilot the wing out of such a spiral dive. To do so, smoothly use opposite weight shift and apply enough outside brake to stop the wing from spiralling, the glider will then start to resume normal flight. Never attempt to recover from a spiral with hard or quick opposite inputs as this will result in an aggressive climb and surge.

**IMPORTANT: Spiral dives with sink rates over 8 m/s are possible, but should be avoided. They are dangerous and put unnecessary strain on the glider. Spiral dives cause disorientation and need time and height to recover. Do not perform this manoeuvre near the ground.**





## INCIDENTS

### ➤ Deflations

Due to the flexible form of a paraglider, turbulence may cause a portion of the wing suddenly to collapse. This can be anything from a small 30% (asymmetric) collapse to a complete (symmetric) collapse.

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. Asymmetric collapses should be controlled by weight shifting away from the collapse and applying enough brake to control your direction. This action alone will be enough for a full recovery of the wing most of the time.

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.

If you have a deflation which does not spontaneously reinflate, make a long smooth progressive pump on the deflated side. This pumping action should take about 1-2 seconds per pump. Pumping too short and fast will not reinflate the wing and pumping too slow might take the glider close to, or beyond, the stall point.

Symmetrical collapses reinflate without pilot input, however 15 to 20cm of brake applied symmetrically will speed the process. After a symmetric collapse always consider your airspeed. Make sure the glider is not in parachutal stall before making any further inputs.

If your Rush 4 collapses in accelerated flight, immediately release the accelerator and manage the collapse using the same methods described above.

### ➤ Cravats

If the tip of your wing gets stuck in the lines, this is called a 'cravat'. This can make your glider go into a spiral, which is difficult to control. The first solution to get out of this situation is to stabilise the glider into normal flight, i.e get control of your direction and then pull down the stabilo line (Green line on the C riser) until the wing tip frees itself. You must be careful with any brake inputs or you may stall the opposite wing. You can also use strong deep pumps on the brake to the cravated side, when doing so it is important to lean away from the cravat otherwise you risk spinning or deepening the spiral. The aim is to empty the air out of the wing tip, but without spinning. Correctly done, this action will clear the cravat.

If it is a very large cravat and the above options have not worked then a full stall is another option. This should not be attempted unless you have been taught how to do it and can only be done with a large amount of altitude. Remember if the rotation is accelerating and you are unable to control it, you should throw your reserve parachute whilst you still have enough altitude.

**IMPORTANT: A bad preparation on launch, aerobatic flying, flying a wing of too high a level or in conditions too strong for your ability, are the main causes of cravats.**

### ➤ Deep Stall / Parachutal stall

It is possible for gliders to enter a state of parachutal stall. This can be caused by several situations including; a very slow release from a B-line stall; flying the glider when wet; or after a front/symmetric deflation. The glider often looks as though it has recovered properly but carries on descending vertically without full forward motion. This situation is called 'deep stall' or 'parachutal stall'.

It is unlikely to happen on any Ozone glider, but should it happen, your first reaction should be to fully raise both brakes. This normally allows the glider to return to normal flight. If nothing happens after a few seconds, reach up and push the A-risers forwards or apply the speed bar to regain normal flight. Ensure the glider has returned to normal flight (check your airspeed) before you use the brakes again.

**IMPORTANT: Only a few cms of input from your brakes can maintain your wing in the stall. Always release your wraps if you have taken them!**

**IMPORTANT: Do not fly in rain, doing so significantly increases the likelihood of parachutal stalls occurring. To reduce the chance of stalling in rain avoid using deep brake movements or Big Ears. Find a safe area to land and using the speed bar, maintain a good airspeed at all times.**

## ACROBATIC / SIV FLYING

The Rush 4 has been designed as an intermediate XC wing and is not intended for aerobatic manoeuvres.

A specific standard of certification for aerobatic flying has not been set up yet. Ozone wings although designed to the highest specifications are, therefore, not certified for this type of flying. As Aerobatic manoeuvres are very difficult and incorrectly performed manoeuvres can put abnormal stresses on the glider and lead to loss of pilot control,

**Ozone strongly recommends to not undertake this style of flying.**

The wing was certified without the use of collapse lines and therefore can be used for SIV as normal. We strongly recommend expert tuition over water with all the necessary safety precautions in place. Ensure that you fully understand the correct and safe use of this equipment before attempting SIV.

## CARING FOR YOUR WING

### ➤ Packing

To prolong the life of your wing and to keep the plastic reinforcements in the best possible condition it is very important to pack the wing carefully.

Ozone recommends to use the concertina packing method exactly as shown so that all of the cells rest alongside each other and the plastic reinforcements are not unnecessarily bent. Using the Ozone Saucisse pack will help preserve the life of the wing and aid with the speed and ease of packing.

**Step 1** Lay mushroomed wing on the ground or the Saucisse pack. It is best to start from the mushroomed position as this reduces the dragging of the leading edge across the ground.



**Step 2** Group Leading Edge (LE) plastic reinforcements with the A tabs roughly aligned, make sure the plastic reinforcements lay side by side.



**Step 3** Strap LE...Note the glider is NOT folded in half; it is folded with a complete concertina from tip to tip. It is really important to not stress the middle cell or bend the plastic too tightly.





**Step 4** Group together the middle/trailing edge of the wing by sorting the folds near the B, C and D tabs.



**If using a Saucisse pack go to Step 8**

**Step 5** Once the LE and rear of the wing have been sorted, turn the whole wing on its side.



**Step 6** Fold the wing with 3 or 4 folds whilst being careful to not crush the LE



**Step 7** Now place the folded wing into the stuff sack.



**Step 8.** If using the Saucisse Pack carefully do it up without trapping any material.



**Step 9.** Turn the Saucisse on its side and make the first fold just after the LE reinforcements. Do not fold the plastic reinforcements, use 3 or 4 folds around the LE.



**IMPORTANT: Do NOT lay the wing flat on the ground before packing the glider, this will cause abrasion damage to the top surface as you pull the glider towards the middle. ALWAYS pack from a mushroom or lift the wing off the ground when gathering the wing and grouping the leading edge.**



**Important: Do not fold the glider in the centre, you will bend the plastics, instead pack the wing with a full concertina method from tip to tip before packing into the stuff sac.**

## ➤ Caring Tips

Careless ground handling damages many paragliders. Here are some things to avoid in order to prolong the life of your aircraft:

- DO NOT drag your wing along the ground to another take-off position - this damages the sailcloth. Lift it up and carry it.
- DO NOT try to open your wing in strong winds without untangling the lines first - this puts unnecessary strain on the lines.
- DO NOT walk on the wing or lines.
- DO NOT repeatedly inflate the glider and then allow it to crash back down. Try to keep this movement as smooth as possible by moving towards the glider as it comes down.
- DO NOT slam your glider down on the ground leading edge first! This impact puts great strain on the wing and stitching and can even explode cells.
- FLYING in salty air, in areas with abrasive surfaces (sand, rocks etc.) and ground handling in strong winds will accelerate the aging process.
- If you fly with a wrap, you should regularly undo the twisting that appears on the main brake lines. By twisting the line become shorter and you can end up with a constant tension on the trailing edge (which can lead to problem on launch, stalling, glider not flying symmetrically, ...)
- Change your main brake lines if they are damaged.
- Be Careful when groundhandling to not saw the brake lines against the risers or main lines. The abrasion caused by a sawing motion can damage the main lines and lead to premature ageing of the risers. If you notice any signs of abrasion, especially to the lines, make sure you get the wing professionally serviced and importantly. modify your groundhandling technique to stop any further damage.

It is recommended that you regularly CHECK your wing, especially after a heavy period of use, after an incident or after a long period of storage.

## ➤ Storage and Transport

Always store all your flying equipment in a dry room, protected from direct heat. Your wing should be dry before being packed away. Moisture, heat and humidity are the worst elements for damaging your glider. Storing a damp glider in your car under the sun would be terrible for example.

If you land in salt water, you must first rinse it thoroughly with clean fresh water. Dry the wing completely, preferably 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 make holes in a bid to escape. They can also leave acidic deposits if they die and decompose.

Transport the wing in the supplied bags and keep away from oils, paints, chemicals, detergents etc.

**IMPORTANT: Never pack away or store your glider wet.**

## ➤ Cleaning

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

**IMPORTANT: Never use detergent or chemical cleaners.**

## ➤ Wing Repairs

Amateur repairs often do more harm than good. Always let a registered dealer or the manufacturer carry out major glider repairs.

### **If you damage the sail:**

If the rip is small, you can fix it yourself. You'll find all the materials in the repair kit you need. The fabric can be simply mended with the sticky rip stop/spinnaker tape. When cutting out the patch remember to allow ample overlap around the tear and round the corners of the patch.







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

**If you damage a line:**

Any line that is damaged should be replaced. It is important that the replacement line is from the same material, has got the same strength and the same length. You can check its length against its counterpart on the other side of the wing, to make sure that it is symmetrical. Once the line has been replaced, inflate and check the glider before flying. If you do not have access to an Ozone dealer you can order individual lines at [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)

## MAINTENANCE CHECKS

Your wing, like a car, should be technically checked to ensure proper airworthiness. Your wing should be checked by a qualified professional for the first time after 24 months, or after 100 hours. However, if you are a frequent flyer (more than 100 hrs per year), then we recommend, that you get your glider checked annually.

The checker should inform you about the condition of your glider and if some parts will need to be checked or changed before the next normal service check period.

The sail and the lines do not age in the same way or at the same rate; it is possible that you may have to change part or all of the lines during the wing's life. For this reason it is important to do regular inspections so that you know the exact condition of all of the components of your glider. We recommend that inspections are carried out by a qualified professional.

You alone are responsible for your flying kit and your safety depends on it. Take care of your equipment and have it regularly inspected. Changes in inflation/groundhandling/flying behaviour indicates the gliders aging, if you notice any changes you should have the wing checked before flying again. These are the basic elements of the check up (full details and permissible figures can be found on our website):

Porosity is measured with a porosity meter, the time taken by a certain volume of air to go through a certain surface of the cloth. The time in seconds is the result. A measurement is done in several places on the top surface along the span of the glider behind the leading edge.

The tearing resistance of the cloth - A non-destructive test following the TS-108 standard which specifies minimum tear strength for sky diving canopies should be made using a Bettsometer. (B.M.A.A. Approved Patent No. GB 2270768 Clive Betts Sails)

Strength of the lines - An upper, middle and lower A line, along with a lower B and a lower C (and lower D if applicable) line should be tested for strength. Each line is tested to breaking point and the value recorded. The minimum value is 8 G for all lower A+B lines and 6 G for all lower remaining lines, calculated from the maximum certified flying weight of the glider. The added minimum strength for the middle lines and for the top lines should be the same. If the breaking strength is too close to the minimum value calculated, the professional should give a period after which you will have to test the strength of the lines again.

Lengths of the lines - The overall length (riser lines + mid lines + upper lines) has to be checked under 5Kgs of tension. The difference between the measured length and the original length should not exceed +/- 10mm. The changes that could appear are a slight shrink on the C or Ds and/or a slight stretch on the A, B. The consequences of these changes can include a slower trim speed, difficult inflation etc. Loops in the C lines are included to allow easy trimming.

Full check - A full visual check should be carried out: All the components of the wing (stitching, ribs, diagonals, lines, tabs, ...) should be checked for signs of deterioration.

Finally, a flight test to confirm that the wing behaves normally should be carried out by the professional.

**IMPORTANT: Take care of your glider and make sure you have it checked according to the above schedule: This will ensure you hours of safe flying.**

## MODIFICATIONS

Your Ozone Rush 4 was designed and trimmed to give the optimum balance of performance, handling and safety. Any modification means the glider loses its certification and will also probably be more difficult to fly. For these reasons, we strongly recommend that you do not modify your glider in any way.

## TOWING

The Rush 4 may be tow-launched. It is the pilot's responsibility to use suitable harness attachments and release mechanisms and to ensure that they are correctly trained on the equipment and system employed. All tow pilots should be qualified to tow, use a qualified tow operator with proper, certified equipment, and make sure all towing regulations are observed.

When towing you must be certain that the paraglider is completely over your head before you start. In each case the maximum tow force needs to correspond to the body weight of the pilot.

## QUALITY

At Ozone we take the quality of our products very seriously, all 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 undertake to fix problems not caused by general 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).

## SUMMARY

Safety is paramount in our sport. To be safe, we must be trained, practised and alert to the dangers around us. To achieve this we must fly as regularly as we can, ground handle as much as possible and take a continuous interest in the weather. If you are lacking in any of these areas you will be exposing yourself to more danger than is necessary.

Every year many pilots get hurt launching; don't be one of them. Launching is the time that you are most exposed to danger so practice it lots. Some launch sites are small and difficult and conditions aren't always perfect. If you're good at ground handling you'll be able to confidently and safely launch whilst others struggle...practice as much as you can. You'll be less likely to get hurt and more likely to have a great day's flying.

Respect the environment and look after your flying sites.

If you need to dispose the wing, do so in an environmentally responsible manner. Do not dispose of it with the normal household waste.

Finally, RESPECT the weather, it has more power than you can ever imagine. Understand what conditions are right for your level of flying and stay within that window.

Happy flying & enjoy your Rush 4.  
Team Ozone





**RUSH4**





Ozone vous remercie d'avoir choisi de voler sous une Ozone.  
L'équipe Ozone, constituée de passionnés de vol libre, se consacre à la fabrication d'ailes agiles, d'une maniabilité très caractéristique, optimisant d'incontestables performances tout en vous assurant la sécurité dans la turbulence.

Notre travail de recherche et de mise au point se concentre sur le meilleur compromis maniabilité/sécurité. Confiance en soi et en son matériel constitue une garantie de progression et de réussite bien plus importante que des performances pures et chiffrées. Demandez aux compétiteurs et aux aventuriers qui accomplissent exploits et résultats sous leurs parapentes Ozone!

Enfin, toujours en tant que pilotes, nous avons conscience de l'importance de la dépense que représente l'achat d'une aile. Le rapport qualité / prix exige une production irréprochable pour faire la différence. Afin de maîtriser les coûts de production tout en assurant la plus grande qualité de fabrication, nous fabriquons désormais nos produits dans notre propre usine. Cette solution nous garantit aussi une qualité de contrôle parfaitement fiable.

L'équipe des pilotes est basée dans le sud de la France. Cette région avec les sites de Gourdon, Roquebrune et le Lachens garantit 300 jours de vol par an. C'est un atout incontestable pour la mise au point de la gamme Ozone.

Ce manuel de vol vous aidera à obtenir le meilleur de votre Rush 4. Vous y trouverez des explications détaillées concernant sa création ainsi que des astuces et conseils pour savoir comment la piloter au mieux, en assurer le meilleur entretien afin de préserver sa longévité et donc son prix de revente sur le marché d'occasion. Vous trouverez à la fin de ce manuel les spécifications techniques de votre parapente: le diagramme de montage des suspentes ainsi que leurs longueurs. Gardez ces données techniques, elles vous seront nécessaires en cas de remplacement d'une ou plusieurs suspentes.

Si vous avez besoin d'informations complémentaires, votre revendeur, votre école ou l'un d'entre nous chez Ozone restons à votre disposition. Avant de voler sous votre Rush 4 pour la première fois il est très important que vous lisiez attentivement ce manuel de vol.

Si vous revendez votre Rush 4 assurez vous de transmettre ce manuel au futur propriétaire.

Sur notre site web [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com) une mise à jour permanente vous informera des dernières communications concernant notamment la sécurité et les spécifications techniques de votre Rush 4. Merci de consulter ce site régulièrement.

Bon vol  
L'équipe Ozone

## ACTION!!!

Tous les sports aériens sont potentiellement dangereux et présentent des risques d'accidents dont les conséquences peuvent entraîner des blessures et des traumatismes graves voire mortels. En tant que propriétaire de cette 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 soit cohérent et respecté à chaque vol.

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

Éviter absolument de voler sous la pluie, la neige, dans du vent fort, en conditions turbulentes et les nuages.

Seulement si vous faites toujours preuve de rigueur dans vos jugements, vous vivrez alors de nombreuses et heureuses années de vol. Le plaisir est le moteur de votre activité.

## L'EQUIPE OZONE



Toute l'équipe Ozone est animée depuis le début par la même passion du vol libre et de l'aventure. Cette passion se retrouve dans notre quête de développer des parapentes Ozone encore meilleurs, plus sûrs et plus ludiques. Dav Dagault est responsable de la conception des ailes. Il a acquis beaucoup d'expérience tant en compétition qu'en vol cross. L'équipe de conception comprend également des pilotes de test Russell Ogden, Luc Armant et Fred Pieri.

Luc, acro de XC, a un passe d'architecte naval. Il apporte son riche savoir et ses idées à la 'design team' et il travaille en étroite collaboration avec Dav dans la procédure de création design.

Russ est un pilote de compétition de très haut niveau et un ancien moniteur de parapente. Régulièrement il exécute des séries des tests rigoureux sur les créations de parapente de Dav.

Fred est la nouvelle recrue de notre équipe. Il est ingénieur en mécanique, mathématicien et spécialiste du vol bivouac, et il travaille en étroite collaboration avec Dav et Luc.

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

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



## VOTRE RUSH 4

La Rush 4 symbolise la dernière génération de voiles sportives intermédiaires à hautes performances et elle incarne notre volonté d'atteindre des perfs réelles. La Rush 4 remplace la Rush 3. Nous souhaitons maximiser la finesse, améliorer le taux de chute tout en accroissant la facilité de pilotage, la sécurité et le fun.

En se fondant sur les plans de la Delta 2, nous avons réussi à améliorer à tous points de vue la Rush 4, en raffinant notamment le resenti et la maniabilité en vue d'obtenir un plaisir maximum en vol.

Basée sur la Delta 2, la Rush 4 demeure une voile leader dans sa classe, combinant une maniabilité dynamique et sportive, une grande vitesse propre et un très haut niveau de sécurité ; le tout dans un pack confortable et accessible. Une vaste gamme de pilotes peut ainsi y accéder, depuis ceux qui veulent une voile de loisirs jusqu'aux pilotes de cross aux dents longues...

La Rush 4 incorpore l'ensemble des progrès technologiques accomplis par Ozone depuis deux ans, notamment grâce à l'Ozone performance project (O.P.P.) ; avec la technologie du shark nose, l'arc de la Delta 2, les mini baleines et les renforts de B.A. en plastique. Affichant une réduction de traînée totale de 25 % par rapport à la Rush 3, la Rush 4 est la voile la plus efficace nous nous ayons produite dans sa catégorie.

La Rush 4 est la petite soeur de la Delta 2. En vol, les sensations ressenties par le pilote sont très semblables en termes de maniabilité, de précision, de solidité ou de résistance à l'autorot ; mais avec le facteur sécurisant d'un allongement moins grand ; une trajectoire de freins plus longue et plus indulgente à la faute.... et la certification en EN B

Nous pensons que la Rush 4 fera bien plus que de satisfaire les pilotes les plus exigeants de niveau intermédiaire/sportifs et tentera même peut-être bien des pilotes volant sous d'autres voiles plus pointues. Elle n'est pas adaptée à l'apprentissage ou aux pilotes volant peu.

## ➤ Le sac de portage Ozone

Le sac est étudié pour avoir un portage confortable et efficace (ceinture matelassée et bretelles ergonomiques réglables) tout en gardant un volume adapté à tout votre matériel de vol. Les poches latérales et supérieures facilitent le rangement de l'ensemble de votre équipement. La sangle de compression et le sac de voile garantissent un bon maintien de votre voile une fois pliée.

## ➤ Les freins

Les freins sont pré-réglés en usine et vérifiés.

Ceux-ci seront légèrement longs car nous pensons qu'il vaut mieux avoir à piloter avec éventuellement un "tour de freins" autour des mains ou prise en dragonne. (meilleure précision de pilotage). Mais si jamais ce réglage d'origine ne vous convenait pas, et que vous décidiez de modifier celui-ci, vous devez absolument respecter les précautions suivantes:

- Assurez-vous de la parfaite symétrie des longueurs des deux freins.
- Si une poignée de frein a dû être détachée de sa suspente, vérifiez que la suspente rattachée à nouveau passe bien dans sa poulie et empreinte le bon chemin. Le noeud de chaise est le plus adapté pour la liaison poignée/drissse de frein.
- Quand les poignées de freins sont lâchées en vol, le suspentage de freins doit décrire le profil d'un arc (lobe) depuis le bord de fuite jusqu'aux élévateurs et non pas être tendu comme les autres suspentes afin de ne pas brider ni déformer ce bord de fuite.
- Il doit y avoir une garde, un jeu d'au moins 10 cm entre le départ de votre action à freiner et le début de déformation du bord de fuite. Ce jeu permet d'utiliser l'accélérateur sans déformer le bord de fuite.

**IMPORTANT: Si jamais une poignée de frein venait à se détacher ou à casser, vous pourrez toujours vous diriger et piloter en utilisant les 2 élévateurs arrière (C). Attention l'amplitude de traction doit être plus faible pour obtenir un virage, utilisez également votre sellette.**

## ➤ Les élévateurs

La Rush 4 a été conçue avec des élévateurs à 3 branches. Les A sont facilement identifiables par un manchon gris en haut de la sangle. Ils ont pas des trimmers.

## ➤ L'accélérateur

Il est à fixer à l'aide des crocs fendus sur le devant des élévateurs A. (ajuster ensuite la longueur et le faire passer dans les emplacements de la sellette prévus à cet effet).

Pour ajuster l'accélérateur, installez vous dans votre harnais posé sur le sol. Un assistant tiendra les élévateurs tendus vers le ciel, dans leurs positions de vol par rapport au pilote. Ajustez alors la longueur de la cordelette de façon à ce que la barre rigide de la pédale d'accélérateur (fournie avec la voile) soit à 10 cm sous votre harnais. Vos talons doivent alors pouvoir se poser facilement sur la sangle (partie souple de l'accélérateur).

Le réglage de l'accélérateur doit être suffisamment "long" pour qu'en vol normal, non accéléré, le système ne tire pas sur les élévateurs, mais assez court pour pouvoir accélérer à fond les jambes tendues. En poussant à fond sur la sangle (partie souple) de l'accélérateur vous devez atteindre la moitié de la vitesse que le système permet de gagner. C'est la vitesse accélérée la plus couramment utilisée : c'est là où on trouve le meilleur compromis vitesse, finesse, solidité. Si vous avez besoin d'encore plus de vitesse, en poussant à fond le barreau principal (jambes tendues) vous parviendrez à la vitesse maximale, les poulies du système cousues sur les élévateurs sont alors en butée les unes contre les autres.

Lorsque ce système est installé, essayez le dans des conditions calmes. Assurez-vous de la parfaite symétrie de l'accélérateur. Ces essais vous permettront d'affiner au sol le réglage.

**IMPORTANT: Pour mieux pénétrer un fort vent de face vous pouvez utiliser le système d'accélérateur. Son utilisation diminue l'angle d'incidence de l'aile et rend celle-ci plus sujette aux fermetures, il faut donc s'abstenir de s'en**

**servir près du sol ou en aérologie turbulente. Les débutants ne doivent s'en servir qu'après être totalement habitués à leur aile. Si les tests d'homologation comprennent des vols accélérés, même les pilotes expérimentés s'abstiennent d'accélérer à fond et surtout par conditions turbulentes.**

## ➤ La sellette

C'est assis dans votre sellette que vous apprécierez le vol. Alors consacrez le temps nécessaire afin de trouver les réglages qui feront du vol un moment agréable, car confortable.

Le réglage de confort est obtenu par les différentes boucles de hanches et par les bretelles. (Ne serrez pas trop vos bretelles, vous auriez du mal à vous installer après le décollage). Votre position de vol idéale est assise et le dos légèrement incliné vers l'arrière. Le réglage de pilotage est réalisé avec la ventrale. Optez pour 42cm pour la XS/S, 44cm pour la MS/ML et 46cm pour les L/XL entre axes des élévateurs.

**IMPORTANT: N'oubliez pas que votre Rush 4 a été homologuée avec ces écartements de ventrale. Ne pas respecter ces dimensions vous exposerait à voler avec une voile non homologuée!**

## ➤ Le PTV

Chaque taille de Rush 4 a été homologuée pour une fourchette de poids donnée. Nous préconisons de voler au milieu de ces fourchettes. Néanmoins il peut arriver que vous vous trouviez entre deux tailles. La réponse n'est pas simple et dépendra de plusieurs paramètres: Si vous voulez privilégier la vitesse, la précision en virage, si vous volez généralement en montagnes et/ou en conditions fortes, vous pouvez envisager d'être plutôt dans la moitié haute de la fourchette.

Si vous souhaitez un meilleur taux de chute, si vous volez généralement en plaine ou en petites conditions, nous vous conseillons de voler en bas de fourchette. Souvenez-vous que vous pouvez toujours rajouter du lest quand les conditions sont plus fortes.





## VOLS DE PRISE EN MAIN

Pour un premier contact des gonflages au sol sont indispensables, ceci afin de découvrir votre Rush 4. Quelques petits vols en pente école permettront d'ajuster votre équipement. Aussi n'hésitez pas à demander conseil à votre revendeur ou à votre moniteur.

### ➤ Préparation

Dépliez votre Rush 4 sur son extrados en la disposant en arc de cercle, en descendant légèrement les bouts d'ailes. Séparer les 2 faisceaux de suspentes droite et gauche. Soulevez un groupe d'élévateurs et assurez vous que les suspentes sont "claires" sans tour ni boucle ni noeud en partant des freins puis les D, les C, les B et enfin les A. Procéder de même avec l'autre groupe d'élévateurs.

### 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 et poignées de freins.
6. Bord d'attaque ouvert.
7. Positionnez-vous correctement par rapport au vent.
8. Espace libre et bonne visibilité.

### ➤ Décollage

Vous pouvez gonfler votre Rush 4 face à la voile ou face à la pente, selon les conditions de vent et l'aspect du décollage.

Pour le gonflage, les deux sangles d'élévateurs A de chaque côté doivent être prises en main.

Une fois harnaché et après avoir vérifié la check-list de décollage, positionnez-vous bien au centre de la voile pour réussir un gonflage homogène et progressif.

### Décollage face à la pente par vent faible à nul

Quand le vent est bon (force et direction) avancez, vos suspentes doivent se tendre en deux pas. La Rush 4 commencera à gonfler immédiatement. Maintenez une pression constante sur les élévateurs jusqu'à ce que l'aile soit au-dessus de votre tête.

A ce stade, ne tirez pas sur les élévateurs, ceci déformerait le bord d'attaque et menacerait le bon déroulement du décollage. Déplacez-vous toujours doucement pendant tout le décollage. Il n'y a aucune raison d'accélérer brutalement. Vous devez avoir le temps de vérifier votre voile établie au dessus de vous avant de vous engager définitivement.

Si tout est correct, alors accélérez progressivement pour vous envoler.

### Décollage face à la voile par vents faibles à forts

Préparez votre Rush 4 comme décrit ci-dessus.

Faites face à la voile en effectuant un demi tour en passant le jeu entier d'élévateurs du côté extérieur à votre demi tour au dessus de la tête. Vous pouvez alors gonfler votre Rush 4 en tirant les A vers et au dessus de vous. Une fois la voile au dessus de votre tête, freinez doucement, retournez vous et décollez.

Par vent fort avancez quelques pas vers la voile pendant le gonflage. Ceci permettra d'absorber une partie de l'énergie du gonflage et vous aidera à éviter d'être dépassé par le bord d'attaque.

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

Pratiquez encore et toujours intensément les exercices et les gonflages au sol. C'est d'abord très amusant et rien ne vous permettra aussi efficacement d'anticiper et de maîtriser les réactions de votre Rush 4 en vol. Vous améliorerez votre pilotage ainsi que votre technique de décollage.

## ➤ Caractéristiques de vol

La Rush 4 ne présente pas de caractéristiques de vol spéciales et convient à la plupart des pilotes en phase d'apprentissage et au delà. En virage elle est douce et homogène, en transition elle reste solide et bien en pression sur toute sa plage de vitesse et même accélérée.

Afin d'optimiser au mieux votre Rush 4 nous vous conseillons néanmoins de lire attentivement ce qui suit.

## ➤ Vol normal

En vol bras hauts (trim speed), La Rush 4 offre la meilleure glisse dans des conditions normales et vous devriez voler à ce régime de vol quand vous êtes vent de dos ou quand votre taux de chute n'est pas trop important.

Pour une meilleure pénétration vent de face et une meilleure performance dans les zones descendantes ou vent de travers, vous devriez voler plus vite qu'en position bras hauts en utilisant votre système d'accélérateur. En l'utilisant à moitié, vous ne dégraderez pas excessivement la stabilité de l'aile et améliorerez la performance en vol en rejoignant le prochain thermique plus vite et plus haut. Accélérée à fond, La Rush 4 est stable. Toutefois, nous déconseillons de voler accéléré au maximum près du sol ou en turbulences.

En appliquant près de 30cm de freins, La Rush 4 sera à son taux de chute minimum. Vous devriez utiliser ce régime de vol en thermique ou en dynamique.

## ➤ Pilotage actif

Pour limiter les désagréments des fermetures en conditions turbulentes, il est essentiel d'opter pour un pilotage actif. Tous les bons pilotes utilisent les informations que leur envoi leur voile dans la sellette et les freins. Ils ajustent en permanence leur vitesse et contrôlent le tangage pour épouser les mouvements de l'air. Les éléments du pilotage actif sont le contrôle en tangage et le contrôle de la tension des freins.

Si l'aile tend à les dépasser, utilisez les freins pour ralentir et arrêter

ce mouvement. De même si l'aile tend à cabrer relevez les mains pour l'accélérer.

Voler en appliquant un peu de freins (environ 20cm) permet d'avoir les informations nécessaires de la voile. En turbulences la pression interne de l'aile peut changer et vous le ressentez à travers les freins. L'objectif est alors de maintenir une pression constante dans ceux-ci. Si vous ressentez une baisse de tension descendez le frein rapidement jusqu'à retrouver la tension de départ puis remontez la main. Il n'est pas nécessaire de voler en permanence avec beaucoup de freins, attention au point de décrochage en restant attentif à votre vent relatif.

Ces mouvements peuvent être symétriques ou asymétriques, vous devez être capable d'agir sur un frein ou les deux en même temps. Ces corrections subtiles permettent à l'aile de glisser et de réduire grandement les chances de fermetures. Tous ces réflexes s'apprennent le mieux en jouant avec votre aile au sol.

**IMPORTANT: Aucun pilote, aucune voile n'est à l'abri d'une fermeture. Cependant un pilotage actif éliminera pratiquement toute tendance à fermer. En conditions turbulentes soyez plus actifs et anticipez les mouvements de votre voile. Soyez toujours conscients de votre hauteur et évitez de surpiloter. Nous vous conseillons de garder vos freins en main et de ne pas voler en conditions turbulentes.**

## ➤ Contrôle actif aux élévateurs C

Lors d'une transition en position "bras hauts" ou accélérée il est possible de piloter la voile avec les élévateurs C. Cela augmente la sensation de contrôle sur la voile et permet de piloter activement sans utiliser les freins (ce qui cause de la traînée et des mouvements en tangage). Le retour d'information direct vous permet de stopper les fermetures avant qu'elles ne se produisent et de maintenir des vitesses plus élevées et de voler plus efficacement en turbulence.

Pour piloter à l'aide des C, gardez les poignées de freins dans les mains (sans tours) et saisissez les élévateurs C. Avec les C vous pouvez voler





activement en turbulence. Si vous sentez que le nez de la voile perd de la pression interne vous pouvez mettre les C en tension pour garder le nez ouvert. La tension nécessaire et l'intensité de l'action dépend de la turbulence rencontrée, mais soyez toujours doux au départ afin d'apprendre les sensations données par la voile et pour éviter de forts mouvements de tangage.

**A NOTER : Cette méthode de contrôle convient pour les transitions en conditions « normales » sans fortes turbulences, elle ne remplace pas un pilotage actif aux freins en conditions fortement turbulentes. Si vous n'êtes pas sûr des conditions, revenez à une position « bras hauts », relâchez les élévateurs C et pilotez activement la voile à l'aide des freins.**

**IMPORTANT: Faites attention à ne n'utiliser que de faibles actions sur les élévateurs car vous risquez de décrochez une partie de la voile si vous êtes trop enthousiaste. Préparez-vous à beaucoup d'entraînement car cette nouvelle méthode peut demander un certain temps avant de devenir naturelle, efficace et confortable.**

## ➤ Virage

Pour vous familiariser avec La Rush 4 vous devez effectuer vos premiers virages graduellement et progressivement.

Pour réussir un virage efficace et bien coordonné sous votre Rush 4, vous devez regarder dans la direction où vous voulez aller, vous penchez dans votre sellette du côté intérieur au virage, puis accompagnez doucement avec le frein du même côté jusqu'à obtenir l'inclinaison en roulis désirée. Pour régler la vitesse et le rayon de ce virage, utilisez le frein extérieur.

**IMPORTANT: En vol à vitesse minimum, pensez à relever votre main extérieure pour déclencher votre virage. Vous éviterez alors un départ en vrille (décrochage asymétrique).**

## ➤ Atterrissage

En finale, laissez votre aile voler à la vitesse maxi possible (selon les conditions aérologiques) jusqu'à 1 mètre sol pour freiner progressivement et complètement afin de ralentir jusqu'au décrochage en prenant contact doucement avec le sol en marchant.

Faites attention de ne pas arrondir trop tôt et trop rapidement, vous provoqueriez une ressource suivie d'un atterrissage brutal. Dans le cas d'un freinage trop tôt, évitez de relever les mains mais mettez vous debout afin de vous réceptionner sur vos jambes.

Dans du vent faible à nul l'arrondi doit être complet sur tout le débattement, à l'inverse celui-ci peut être inexistant avec du vent fort. Dans ce cas, vous devez vous retourner face à la voile dès que vos pieds sont au sol pour freiner symétriquement et progressivement votre aile jusqu'au décrochage. Si en s'affalant votre aile vous tire avancez rapidement vers elle (la voile peut être affalée avec les élévateurs C pour limiter l'effet spi).

**IMPORTANT: Anticiper toujours votre phase d'atterrissage afin de vous donner assez de marge pour corriger une erreur éventuelle.**

En approche, évitez toutes manoeuvres brutales et les virages à fortes inclinaisons.

Utilisez une méthode d'approche efficace et adaptée au terrain et aux conditions aérologiques (PTU, PTS...).

Posez toujours face au vent.

Penser à sortir tôt de votre sellette et ceci surtout en conditions aérologiques mouvementées à l'atterrissage et soyez en léger déséquilibre avant (appui sur la ventrale) lors de l'arrondi.

### ➤ 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 leurs évolutions vous évitera bien des soucis.

### ➤ Les oreilles

Faire les oreilles accroît le taux de chute de La Rush 4. C'est une manoeuvre accessible de descente rapide, qui par exemple vous permettra de ne pas rentrer dans un nuage. Pour faire les oreilles, prenez la suspente A extérieure (de l'élève A à la plume) le plus haut possible au dessus du maillon et tirez vers le bas symétriquement en gardant les commandes en main et descendez les jusqu'à ce que les extrémités soient fermées.

Le pilotage s'effectue alors, uniquement à la sellette.

Pour rouvrir les oreilles, relâchez les suspentes A de chaque côté, la réouverture doit se faire automatiquement. Vous pouvez faciliter la réouverture en effectuant un freinage ample d'un côté puis de l'autre.

**IMPORTANT: Il est possible d'atterrir avec les oreilles (on lâche les suspentes A de chaque côté avant le freinage final). Ozone vous déconseille de le faire en aérologie turbulente ou ventée près du sol (imprécision du pilotage et risque de parachutage). Cette technique ne s'improvise pas et nécessite un apprentissage en école.**

### ➤ Oreilles et accélérateur

Une fois les oreilles repliées, vous pouvez encore accroître votre taux de chute en poussant sur l'accélérateur.

Mais ne JAMAIS tenter de faire les oreilles pendant que vous volez accéléré. Cela peut provoquer une importante fermeture asymétrique.

### ➤ Oreilles et 360

Il est possible de réaliser cette manoeuvre, mais l'effort se reportant sur un nombre de suspentes moindre, on se rapproche des valeurs critiques de résistance.

Ozone déconseille fortement cette technique.

### ➤ Wing over

La limite étant des virages serrés et inclinés appelés 'wing overs'. Ceux-ci ne doivent pas dépasser 90 degrés d'inclinaison.

**IMPORTANT: Mal coordonnés, ces virages peuvent provoquer une fermeture asymétrique importante. Ne jamais faire de wing overs près du sol.**

### ➤ Descendre aux B

Descendre aux B est une manoeuvre de descente rapide d'urgence uniquement. Le pilote tirera symétriquement vers le bas les élévateurs B. Pour faire les B, placez vos doigts autour des suspentes des élévateurs B juste au-dessus des maillons. Ne relâchez jamais vos poignées de freins. Quand vous avez tiré sur les B vous "cassez" ainsi le flux d'air circulant autour du profil de votre aile qui cesse d'avancer mais qui reste ouverte et vous permet de descendre à environ 6m/s.

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

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

**IMPORTANT: Le mouvement de tangage en sortie de "B" est très faible et nécessaire. Il est donc conseillé de ne pas freiner pour une bonne remise en vol de la voile.**





## ➤ 360 engagés

Si vous effectuez une série de 360° engagés vous décrivez une spirale descendante, ce qui aboutit à une perte rapide d'altitude. Pour entamer une spirale, regardez dans la direction où vous voulez évoluer, inclinez-vous dans votre sellette du côté du virage puis descendez progressivement la commande. La Rush 4 effectuera un tour complet avant de s'inscrire dans une spirale engagée. Lorsque vous serez engagé dans cette spirale vous devrez recentrer légèrement votre déport de poids et appuyer un peu sur le frein extérieur afin de garder la plume extérieure de l'aile en pression et gonflée.

Il est possible de chuter à 8 m/s dans une spirale relativement sûre, mais ces vitesses et ces accélérations (force G qui s'applique au poids du pilote) peuvent vous désorienter et vous devez donc surveiller particulièrement votre perte d'altitude.

Pour sortir d'une spirale engagée, remettez vous bien à plat dans la sellette puis remontez lentement le frein intérieur. Tandis que la Rush 4 ralentit, poursuivez votre virage jusqu'à ce qu'elle ait dissipé assez d'énergie pour lui permettre un retour sur trajectoire normale sans trop de ressource et de remontée en altitude.

La Rush 4 n'a aucune tendance à la neutralité spirale, néanmoins plusieurs paramètres peuvent interférer sur ce comportement. Parmi ceux-ci : une ventrale trop desserrée, un PTV hors fourchette de poids préconisée ou une spirale extrêmement engagée avec un très fort taux de chute supérieur à 14 m/s. Vous devez toujours vous tenir prêt à sortir d'une telle spirale. Pour ce faire, utilisez doucement votre déport de poids et appliquez suffisamment de frein extérieur pour neutraliser la spirale ; la voile reviendra ainsi en configuration de vol normal. Ne tentez JAMAIS de sortir d'une spirale très engagée en réagissant très vivement et rapidement sur vos commandes car ceci aboutira à une remontée agressive et à une ressource incontrôlée.

**IMPORTANT: Les descentes en spirale peuvent dépasser les 8m/s, elles ne sont pas recommandées. De plus elle peuvent être dangereuses et contraignent inutilement le**

**matériel. Les descentes en spirale désorientent le pilote et demande du temps et de la hauteur pour en sortir et retrouver un régime de vol normal. Vous ne devez jamais effectuer cette manoeuvre près du sol.**

## INCIDENTS DE VOL

### ➤ Parachutale

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

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

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

**IMPORTANT: Ne volez pas sous la pluie, cela augmente grandement les risques de vol parachutal. Pour réduire ces risques, évitez les grandes actions aux freins, trouver un endroit sûr pour poser et maintenez une bonne vitesse.**

### ➤ Fermetures

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

Si vous subissez une fermeture, il faut d'abord vous occuper de votre CAP. Eloignez-vous du relief, du sol et des autres pilotes. Pour cela, contrez à la sellette en chargeant le côté opposé à cette fermeture tout en freinant modérément du même côté. Cette double

action est dans la plupart des cas suffisante pour garantir une réouverture complète de l'aile. Une aile partiellement fermée devient effectivement plus petite, donc sa charge alaire et sa vitesse de décrochage augmentent. Cela implique que l'aile partira en vrille ou décrochera avec une action au frein moindre. Ainsi pour arrêter ce virage vers le côté fermé, vous devez faire très attention de ne pas provoquer le décrochage et la partie de l'aile qui VOLE ENCORE. Si vous ne parvenez pas à empêcher l'aile de tourner sans atteindre le point de décrochage, alors laissez-la tourner tout en regonflant la partie fermée.

En cas de fermeture asymétrique pensez à regarder loin devant vous en vous concentrant sur le maintien de la trajectoire. Une fois celle-ci contrôlée occupez vous de la réouverture en regardant le côté fermé. Si la fermeture n'est pas suivie d'une réouverture complète et spontanée, effectuez un freinage doux et long de la partie dégonflée. Cette action de pompage doit durer 1 à 2 secondes par séquence. Un pompage trop court et trop rapide ne regonflera pas la voile et un pompage trop lent pourrait la ralentir jusqu'à atteindre ou dépasser son point de décrochage.

En cas de fermetures symétriques, le regonflage se fera sans intervention du pilote, mais un freinage symétrique de 15 à 20 cm accélérera la réouverture. Après une fermeture symétrique, surveillez toujours votre vitesse air. Assurez-vous que votre voile ne se trouve pas en phase de décrochage parachutal avant d'entreprendre d'autres manoeuvres.

Si votre Rush 4 se ferme alors que vous utilisez l'accélérateur, relâchez immédiatement la pression sur celui-ci et gérez l'incident en utilisant les procédures décrites ci-dessus.

**IMPORTANT: Aucun pilote ni aucune aile n'est à l'abri d'une fermeture, néanmoins un pilotage actif éliminera pratiquement toute tendance à fermer.**

## ➤ Cravates

La cravate est caractérisée par un bout d'aile coincée dans le suspentage. Elle peut entraîner un départ en spirale difficile à maîtriser. La première solution pour s'en défaire consiste à stabiliser la voile sur sa trajectoire ; à maintenir son cap puis à tirer sur la suspente du stabilo (reconnaisable à sa couleur verte sur les élévateurs C) jusqu'à libération du stabilo. Vous devez faire très attention à vos freins sous peine de décrocher votre aile. Vous pouvez également faire des pompes puissantes du côté cravaté tout en déportant votre poids vers le côté ouvert sous peine de partir en autorot ou d'accentuer votre spirale. Le but est de vider l'air du stabilo, mais sans provoquer d'autorot. Si cette manoeuvre est effectuée correctement, elle aura raison de la cravate.

Si vous êtes victime d'une cravate très importante et impossible à rouvrir, vous pouvez tenter un décrochage. Cette manoeuvre ne doit être tentée que si vous la connaissez et ne peut être faite qu'à haute altitude. Rappelez-vous que si la rotation s'accélère sans que vous la contrôliez, vous devez envoyer le secours pendant que vous êtes encore SUFFISAMMENT HAUT.

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



## PRECAUTIONS GENERALES

### ➤ 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.



FRANCAIS

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



Etape 9. Tournez le saucisse bag sur le côté et faites le premier pli juste après les renforcements en plastiques du BA. Ne pas plier les renforcements en plastiques, mais continuer a plier la voile en 3 ou 4 morceaux autour du BA.



**IMPORTANT: N'étalez pas votre voile à plat sur le sol avant de la regrouper en accordéon, cela risquerait à la longue de causer des dommages par abrasion sur le tissu de l'extrados, au niveau des renforts plastiques. Toujours rassembler sa voile en bouchon avant de commencer le pliage en accordéon du bord d'attaque.**



**Important: ne repliez pas votre voile en deux par le milieu mais regrouper toute la voile en accordéon complet d'un bout d'aile à l'autre avant de la rentrer dans le sac.**

## ➤ 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. Elever absolument toute votre aile en corolle au dessus du sol pour vous déplacer.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile dans un vent soutenu avant d'avoir soigneusement démêler toutes les suspentes. Ceci soumet vos suspentes à un effort violent et inutile.
- Ne JAMAIS marcher sur vos suspentes.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile pour la laisser retomber sur son bord de fuite de façon répétée. Essayez de maîtriser cette manœuvre pour la rendre plus douce en vous avançant vers votre aile quand elle retombe au sol.
- Ne JAMAIS laisser retomber votre bord d'attaque contre le sol! Cette erreur contraint à de violents efforts toute votre voile et ses coutures et peut même provoquer la déchirure de nervures.
- Une pratique intensive du gonflage en vent fort, du vol en atmosphère saline, en milieu agressif (rocher, sable, vent) accentue le vieillissement.
- Lors de manipulations au sol et de gonflages, veillez à ne pas user les suspentes de freins contre les éleveurs ou les suspentes. L'abrasion causée par un mouvement de sciage peut endommager les suspentes et entraîner une usure prématurée des éleveurs. Si vous notes des signes d'abrasion, surtout au niveau des suspentes, faites-les vérifier par un spécialiste et -encore plus important- modifiez vos procédures de manipulation au sol pour éviter tout dommage supplémentaire.

Il est important de vérifier régulièrement votre Rush 4 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 le sac fourni par le constructeur et ne la laissez pas entrer en contact avec des huiles, des peintures, des agents chimiques, des détergents etc.

**IMPORTANT : Ne rangez jamais votre aile si elle est mouillée**

## ➤ Nettoyage

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

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

## ➤ 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 Ozone (commande de suspentes individuelles [www.flyozone.com](http://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.

## ➤ Astuces

- Votre voile Ozone est équipée d'un velcro au niveau du bord de fuite/stabilo permettant de vider l'aile (sable, feuilles...). N'hésitez pas à vous en servir.
- Si vous volez avec des tours de freins, penser à dé-toroner vos drisses de freins très régulièrement. En effet beaucoup de torons peuvent générer une action permanente sur le bord de fuite et avoir des conséquences. (mauvais gonflage, aile ne volant pas droit...).
- La suspente principale de freins doit être changée dès qu'elle présente un quelconque signe d'usure ou d'endommagement.

## 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 Rush 4, 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 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 Rush 4 s'effectue obligatoirement sur plusieurs points.

### La porosité

On mesure à l'aide d'un porosimètre (marque JDC) le temps que met un volume d'air défini pour passer à travers le tissu. Le temps en

secondes est la mesure que l'on utilise pour les valeurs de porosité.

La mesure est effectuée sur l'extrados et l'intrados en différents points de la voile. En extrados, le long de l'envergure de l'aile juste derrière le bord d'attaque.

### La résistance à la déchirure du tissu

Un test de non-destruction suivant la norme TS-108 pour les parachutes de saut est effectué.

### La résistance des suspentes

Les suspentes centrales (les plus sollicitées) sur les A, B, C et D au niveau des suspentes basses, intermédiaires et hautes sont testées.

Elles sont installées individuellement sur un banc de traction. La traction a lieu sur la longueur totale de la suspente jusqu'à rupture, la valeur de rupture est mesurée. La valeur minimum est 8G pour toutes les suspentes A + B et 6G pour le reste des suspentes, calculée à partir du PTV maximum homologué du modèle. Même chose pour les suspentes intermédiaire et les suspentes hautes.

Si la valeur de rupture est trop proche de la valeur minimum calculée, contrôleur devra proposer un délai maximum avant re-vérification de la suspente concernée..

### Longueur des suspentes

Le contrôleur vérifie la longueur totale des suspentes (basse, intermédiaire, haute) sous une traction de 5 DAN.

L'écart maximum accepté, entre la longueur mesurée et la longueur théorique, est de +/- 10 mm.

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



### Contrôle complet

Un vol de contrôle durant lequel un pilote professionnel expérimenté reconnu par la société Ozone vérifiera le comportement de l'aile dans et hors du domaine de vol.

Un contrôle visuel plus approfondi (toutes les suspentes, pattes d'attache, coutures, cloisons, intrados, extrados.) est également effectué.

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

## LA VOLTIGE / SIV

La Rush 4 a été conçue comme une aile de XC, et n'est pas adaptée pour la voltige. Il n'existe pas encore de standards d'homologation spécifiques pour la voltige. Les ailes Ozone ne sont donc pas certifiées pour cette pratique. Les manœuvres étant extrêmement difficiles à réaliser et à contrôler et sollicitant de plus fortement le matériel.

**Ozone vous déconseille de pratiquer la voltige.**

La voile a été certifiée sans utilisation de suspentes de fermeture et peut donc être utilisée normalement en SIV. Nous recommandons fortement un enseignement très qualifié au dessus de l'eau, accompagné d'un dispositif de sécurité « ad hoc ». Assurez-vous de bien comprendre le maniement correct et tous les aspects de sécurité de ce matériel avant d'entamer une séance de SIV

## TREUIL

La Rush 4 peut être treuillée. Le pilote doit s'assurer que les attaches de harnais, le système de largage, le treuil et ses équipements sont homologués. L'opérateur du treuil doit être qualifié et doit respecter toutes les procédures et règles nécessaires. Les pilotes pratiquant cette méthode de décollage doivent y être formés et qualifiés.

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

## MODIFICATION

Votre Rush 4 a été conçue, fabriquée et réglée dans les règles de l'art afin de parvenir au meilleur compromis performances/maniabilité/sécurité. Nous vous déconseillons fortement d'entreprendre toutes modifications. Celles-ci entraîneraient la perte de l'homologation et une difficulté de vol.

**IMPORTANT: Ne modifiez votre voile sous aucun prétexte.**

## QUALITE OZONE

La qualité de nos produits est un paramètre que nous prenons très au sérieux, et nous mettons tout en oeuvre pour que nos produits sortent de notre usine de fabrication, respectant les plus haut standards de qualité. Chaque aile fabriquée doit passer une série de contrôle plus stricte les uns que les autres, et tous les éléments qui la compose peuvent être suivie individuellement. Nous sommes toujours intéressés par des retours d'informations à propos de nos produits et nous voulons offrir le meilleur service possible à nos clients. Nous ne parlons pas de garantie dans ce manuel car nous proposons de prendre en charge tous problèmes qui ne seraient pas causés par l'usure normale des matériaux, ni les avaries liées à un mauvais entretien ou liées à une utilisation non conforme au cahier des charges de La Rush 4. Si vous avez un problème avec votre aile, contacter votre revendeur Ozone qui trouvera la solution la plus appropriée. Si vous n'arrivez pas à prendre contact avec votre revendeur, alors vous pouvez nous contacter directement à [info@flyozone.com](mailto:info@flyozone.com).

## GARANTIE OZONE

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

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

## CONSEILS GENERAUX

La prudence est la raison d'être de notre sport. Afin de voler en sécurité, vous devez vous entraîner, étendre 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!

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

Respectez l'environnement et prenez soin de vos sites.

Si vous devez vous débarrasser de votre voile, faites-le en faisant preuve de responsabilité pour l'environnement. Ne la jetez pas comme une ordure ménagère.






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 Rush 4.  
Team Ozone

**RUSH4**





**D**anke, dass du dich für einen Ozone Rush 4 entschieden hast. Wir bei Ozone als ein Haufen "Flugverrückter" haben uns zum Ziel gesetzt Gleitschirme zu bauen, die ein agiles, leichtes Handling mit Top-Leistung vereinen und dir dennoch maximale Sicherheit bieten.

Unsere ganze Entwicklung, die Versuche und Tests sind darauf ausgerichtet, das beste Handling bei grösstmöglicher Sicherheit zu erreichen, denn das Vertrauen in deinen Gleitschirm ist beim Fliegen weit wichtiger als jeder kleine Leistungsgewinn. Wenn du Piloten fragst, die mit unseren Schirmen auf Abenteuer Touren waren oder Wettbewerbserfolge gefeiert haben, werden sie dir das bestätigen.

Unser Entwicklerteam hat sein Hauptquartier im sonnigen Südfrankreich. Die nächsten Fluggebiete sind Gourdon, Monaco, Lachens und viele mehr: Mehr als 300 fliegbare Tage im Jahr ermöglichen uns perfekte Test- und Entwicklungsarbeit und garantieren dir, dass du ein in der Praxis erprobtes Produkt erhältst.

Der Kauf eines neuen Gleitschirmes bedeutet für jeden Piloten eine große Investition. Wir wissen das und weil die Qualität und das Preis-Leistungs-Verhältnis bei dieser Entscheidung von erheblicher Bedeutung sind, werden die Ozone Gleitschirme in unserer eigenen Produktionsstätte hergestellt. So halten wir die Kosten niedrig und können garantieren, dass alle unserer Produkte die Qualität haben, die wir selbst auch erwarten würden.

Vor jedem Flug musst du dich vergewissern, ob es eine aktuelle Sicherheitsmitteilung für den Rush 4 gibt. Alle Sicherheitsmitteilungen werden unter [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com) veröffentlicht.

Viel Spaß beim Fliegen,  
dein Ozone Team

## ACHTUNG

Jede Form von Flugsport ist gefährlich und kann zu körperlichen Verletzungen oder zum Tode führen. Als Besitzer dieses Ozone Rush 4 übernimmst du die Verantwortung für alle Risiken, die mit seinem Gebrauch verbunden sind. Unsachgemässer Gebrauch und / oder Missbrauch deiner Ausrüstung kann dieses Risiko verstärken.

Fliege vorsichtig!

Informiere dich bevor du startest über das Gelände und die Wetterbedingungen in deinem Fluggebiet. Starte nie, wenn du dir nicht sicher bist, und treffe deine Entscheidungen stets mit grosser Sicherheitsreserve.

Verwende nur Gleitschirme, Gurtzeuge mit Protektor und Rettungsgeräte, die eine Zulassung besitzen und verwende diese auch nur innerhalb ihres zugelassenen Gewichtsbereiches.

Trage stets einen geeigneten Helm, Handschuhe und geeignete Schuhe.

Fliege nur, wenn du einen gültigen Flugschein für das betreffende Land besitzt und eine Haftpflichtversicherung hast.

Vermeide es, mit deinem Gleitschirm bei Regen, Schnee, starkem Wind, Nebel oder turbulenten Wetterbedingungen zu fliegen.

Wenn du stets gewissenhaft und ehrlich entscheidest wirst du das Fliegen viele Jahre lang geniessen können.

## ÜBER OZONE



Jeder Ozone-Mitarbeiter wird durch seine Leidenschaft zum Fliegen und die Abenteuerlust angetrieben. Unser Anspruch ist es, durch innovative Gleitschirmentwicklung bessere, sicherere und vielseitigere Schirme zu konstruieren. Die Entwicklungsabteilung wird vom stets mitdenkenden David Dagault geleitet, Stillstand ist für ihn ein Fremdwort. Er hat sehr viel Erfahrung sowohl im Wettkampf- als auch im Abenteuerfliegen und im Design von Gleitschirmen. Zum Entwicklungsteam gehören Russell Ogden, Luc Armant und Fred Pieri.

Russ ist ein erstklassiger Wettbewerbspilot und ehemaliger Gleitschirmllehrer. Man trifft ihn meistens beim Testen von Dav's neusten Kreationen an.

Luc ist ein leidenschaftlicher XC Flieger und kommt aus dem Schiffsbau. Er bringt viel Wissenswertes und Ideen mit in das Design Team und arbeitet eng mit Dav zusammen.

Fred ist unser Neuzugang im Team. Er ist Maschinenbauingenieur, Mathematiker und Strecken- / Biwak-Spezialist.

Im Büro hält Mike "der Boss" Cavanagh die Fäden fest in der Hand. Unsere Team Piloten werden von Matt Gerdes betreut. Karine Marconi, Jill Devine und Chloe Vila passen auf, dass wir nicht zuviel Geld ausgeben und wenn du bei uns anrufst sind sie für dich da.

Unsere Produktionsstätte in Vietnam wird von Dr. Dave Pilkington geleitet. Er ist für die gesamte Produktion unserer Gleitschirme und Prototypen verantwortlich und ist parallel stets auf der Suche nach neuesten Materialien und Produktionsprozessen für unsere zukünftigen Produkte. Er wird von Khanh und mehr als 700 Mitarbeitern unterstützt.





## DEIN RUSH 4

Der Rush 4 steht für die neueste Generation von Hochleistungs-Sport Intermediate Flügeln und ist der Inbegriff für unser Streben nach wahrer Leistung (True Performance). Der Rush 4 ersetzt den erfolgreichen Rush 3. Unser Ziel bestand darin, die Gleitleistung zu maximieren und dabei die Sinkgeschwindigkeit zu minimieren. Zudem eine noch einfache Handhabung zu erreichen, die richtig Spaß macht. Wir haben den Delta 2 als Blaupause verwendet und es ist uns gelungen, den Rush 4 im Vergleich zu seinem Vorgänger in jeder Hinsicht zu verbessern.

Der Rush 4 basiert auf dem Delta 2 und verfügt über eine Leistung, die in seiner Klasse ganz vorne steht. Und das mit einem sportlich dynamischen Handling, großartiger Geschwindigkeit und einem hohen Sicherheitslevel. Alles zusammen haben wir zu einem Paket geschnürt, das komfortabel und zugänglich ist. Das macht den Rush 4 für eine große Pilotengruppe, vom Freizeitflieger bis zum alten Hasen im XC-Fliegen, bestens geeignet.

Der Rush 2 verkörpert all unser Know-How und unsere Erfahrungswerte, die wir aus unserem fortlaufenden „Performance Research Project“ bislang gewonnen haben, und verfügt über die Ozone SharkNose Technologie (patentierete Hainasen-Technologie), die Krümmung des Delta 2, Minirippen und Plastikverstärkungen an der Nase. Die Anzahl der Zellen haben wir auf 57 erhöht, was zu einer klaren, faltenfreien Anströmkante führt. Es ist uns gelungen, den Gesamtleinenwiderstand gegenüber dem Rush 3 um 25 % zu verringern. Das ist der effizienteste Schirm, den wir in dieser Kategorie bislang kreiert haben.

Der Rush 4 ist der kleine Bruder des Delta 2. In der Luft vermittelt er auch ein ähnliches Gefühl wie der Delta 2 bezüglich Handling, Präzision, Solidität und Trudelresistenz. Und er steht mit einer geringeren Streckung, einem längeren und Fehler verzeihenden Bremsweg und der EN B Zulassung auf sicheren Flügeln.

Wir sind uns sicher, dass der Rush 4 auch den anspruchsvollsten Piloten in der Sport-Intermediate Klasse mehr als zufriedenstellen wird, und vielleicht sogar Piloten, die einen höher klassifizierten Schirm fliegen nicht nur in Versuchung führen wird. Der Rush 4 ist nicht schulufttauglich und für Piloten mit wenig Erfahrung nicht geeignet.

## ➤ Rucksack

Der Rucksack ist bequem und praktisch (gepolsterter Hüftgurt, ergonomisch verstellbare Schultergurte). Er bietet ausreichend Platz für deine Ausrüstung und ist dank der bequemen, ergonomischen Passform auch für einen Fußmarsch geeignet. Wir haben oben und seitlich zusätzliche Taschen angebracht, in denen Kleinkram verstaut werden kann.

## ➤ Steuerleinen

Die Länge der Steuerleinen ist während der Entwicklung genau vorgegeben und sollte nicht verkürzt werden. Wir halten es für einen Vorteil, wenn die Steuerleinen etwas länger sind und man "gewickelt" fliegen kann (Steuerleinen ein halbes Mal um die Hand gewickelt). Wenn du trotzdem vorhast, die Länge der Steuerleinen zu ändern, dann achte bitte auf Folgendes:

- beide Steuerleinen müssen gleich lang sein
- wenn die Steuergriffe entfernt werden, stelle sicher, dass die Steuerleinen durch die Bremsrollen geführt sind
- wenn man die Steuergriffe im Flug loslässt, müssen die Steuerleinen locker sein. Die Leinen müssen einen sichtbaren "Bogen" machen um sicher zu sein, dass keine Verformung der Austrittskante da ist.
- es muss mindestens 10 cm "Spiel" bleiben, bevor die Steuerleinen anfangen, die Austrittskante zu verformen - damit ist garantiert, dass bei Benutzung des Speedsystems, der Flügel trotzdem sauber bleibt.

**WICHTIG: Falls ein Steuerleine reisst oder sich vom Steuergriff löst, kann der Rush 4 durch leichtes Ziehen der hinteren Tragegurte (C-Tragegurte) gesteuert werden.**

## ➤ Tragegurte

Der Rush 4 hat ein 3-Tragegurt System. Jeder Tragegurt ist farblich gekennzeichnet.

Die A-Tragegurte sind GRAU. Die B und C tragegurte sind SCHWARZ

Die Tragegurte haben keine Trimmer.

## ➤ Speedsystem (Beschleuniger)

Um am Boden die richtiger Länge des Speedsystems einzustellen, sollte am besten ein Freund die Tragegurte hochheben, während du in Flugposition in deinem Gurtzeug sitzt. Stelle die Länge des Speedsystems so ein, dass die Stange knapp unter deinem Sitz hängt. Du solltest mit deinem Fuss locker an das Speedsystem kommen.

Das Speedsystem sollte so eingestellt sein, dass es im Normalflug auf keinen Fall die A-Tragegurte verkürzt, aber auch nicht so lang, dass man den vollen Weg nicht benutzen kann.

Wenn man seinen Fuss in der Schlaufe lässt und voll durchdrückt, dann verwendet man etwa die Hälfte des Wegs. Für den Normalgebrauch reicht das vollkommen aus. Falls du noch schneller fliegen willst, dann kannst du die Stange mit den Füßen durchdrücken. Maximum Geschwindigkeit ist erreicht, wenn sich die zwei Rollen an den A-Tragegurten berühren.

Beim ersten Testflug mit Speedsystem ist es wichtig zu überprüfen, ob beide Seiten gleichmässig gezogen werden. Wenn nicht, kann man die Feinabstimmung am Boden machen.

**WICHTIG: Durch die Benutzung des Speedsystems kannst du besser gegen den Wind vorankommen. Das Speedsystem verkleinert den Anstellwinkel des Schirms, was wiederum das Risiko von Klappern erhöht. Setze das Speedsystem nicht in Bodennähe ein.**

Wir empfehlen, dass man das Speedsystem auch nicht in turbulenter Luft verwendet. Piloten mit wenig Erfahrung sollten das Speedsystem erst einsetzen, nachdem sie sich mit dem Rush 4 in der Luft vertraut

gemacht haben. Alle unsere Schirme sind mit Speedsystem entwickelt und getestet. Die meisten Piloten verwenden jedoch kaum die volle Geschwindigkeit vor allem nicht bei turbulenten Bedingungen.

## ➤ Geeignete Gurtzeuge

Der Rush 4 wurde für alle Gurtzeuge der Gurtzeuggruppe GH (= alle Gurtzeuge ohne starre Kreuzverspannung) zugelassen. Für Gurtzeuge der Gurtzeuggruppe GX (= alle Gurtzeuge mit starrer Kreuzverspannung) haben wir den Rush 4 nicht zugelassen. Diese Gurtzeuge können sowohl das Handling als auch einzelne Bereiche des sicherheitsrelevanten Flugverhaltens ungünstig beeinflussen. Nicht zugelassen sind auch Spezialgurtzeuge, die nur im Zusammenhang mit bestimmten Gleitschirmtypen geflogen werden dürfen, wie zum Beispiel festverbundene Steuergurtzeuge.

Zu welcher Gurtzeuggruppe ein Gurtzeug gehört ist auf der Musterzulassungsplakette vermerkt. Praktisch alle modernen Gurtzeuge gehören zur Gurtzeuggruppe GH.

Einstellung eines Gleitschirm-Gurtzeugs mit variabler Kreuzverspannung: Je mehr die Kreuzverspannung angezogen ist, desto weniger lassen Turbulenzen im Flug den Piloten im Gurtzeug zur Seite kippen. Je mehr die Kreuzverspannung geöffnet ist, desto mehr hat der Pilot die Möglichkeit durch Gewichtsverlagerung die Steuerung des Gleitschirms zu unterstützen.

Um deine Flüge zu geniessen, solltest du dich in deinem Gurtzeug wohl fühlen. Deshalb empfehlen wir, dass du dir ausreichend Zeit nimmst, verschiedene Einstellungen an deinem Gurtzeug zu testen. Es lohnt sich wirklich und du wirst sicher mehr Spass in der Luft haben. Das Tuning wird an den Schulter- und Beingurten vorgenommen. Achte darauf, dass du die Schultergurte nicht zu fest ziehst, es könnte sonst sein, dass du nach dem Starten schwer zum Sitzen kommst. Die Idealposition ist dann erreicht, wenn du mit deinem Rücken leicht nach hinten gelehnt bist.

Der Brustgurt sollte bei allen Größen zwischen 42 und 46cm eingestellt sein (Mitte Tragegurt bis Mitte Tragegurt). XS/S Größen sind





zugelassen mit 42cm Brustgurt, die MS/ML Größen bei 44cm und L/XL bei 46cm.

## ➤ Fluggewicht

Jeder Rush 4 ist für einen bestimmten Gewichtsbereich zugelassen.

Die Zulassung besteht nur innerhalb des angegebenen Gewichtsbereiches. Mittig ist perfekt. Wenn dein Fluggewicht genau zwischen zwei Grössen liegen sollte, dann kann dir die nachfolgende Information vielleicht ein bisschen bei der Wahl deines Schirms helfen. Wenn du an einer höheren Geschwindigkeit, präziserem Handling interessiert bist und du hauptsächlich in den Bergen und/oder bei starken Bedingungen unterwegs bist, sollte dein Fluggewicht an der oberen Gewichtsgrenze liegen. Piloten, die häufig im Flachland oder bei schwachen Bedingungen unterwegs sind, sollten im unteren Bereich der Gewichtsspanne fliegen. Bei starker Thermik kann man jederzeit Ballast mitnehmen.

## LOS GEHT'S

### ➤ Erster Flug

Um dich mit deinem neuen Gleitschirm vertraut zu machen, ist es sinnvoll, Aufziehübungen und kurze Flüge am Übungshang zu machen. Dabei kannst du auch deine Ausrüstung optimal einstellen. Solltest du irgendwelche Zweifel haben, dann nimm bitte Kontakt mit deinem Händler oder Fluglehrer auf.

### ➤ Vorbereitung

Lege die Eintrittskante des Rush 4 in Bogenform aus, die Mitte am höchsten. Sortiere zunächst die Leinen auf einer Seite. Halte dazu den Tragegurt hoch und beginne mit der Bremsleine, sie muss vollkommen frei sein. Wiederhole das mit den C/D, B und A-Leinen und lege dabei die sortierten Leinen auf die bereits sortierten. Vergewissere dich, dass sich keine Leinen kringeln, verhängen, Schlaufen bilden oder einen Knoten haben. Danach sortierst du die andere Seite genauso.

### Checkliste vor dem Start

1. Checke den Rettungsschirm - Splint gesichert und Griff fest
2. Helm auf und geschlossen
3. Alle Schlösser am Gurtzeug zu - checke nochmals die Bein schlaufen
4. Karabiner und Schäkel geschlossen
5. Leinen sortiert
6. Eintrittskante offen
7. Wind von vorne
8. Luftraum frei und gute Sicht.

### ➤ Starten

Den Rush 4 kannst du sowohl vorwärts als auch rückwärts starten.

Zum Aufziehen des Schirms solltest du beidseitig alle A Tragegurte benutzen. Wenn du dich eingehängt hast, gehe vor dem Start noch mal die Checkliste (siehe oben) durch. Du solltest sicherstellen, dass du dich in der Schirmmitte befindest, damit der Schirm gleichmässig und progressiv aufsteigen kann.

### Vorwärtsstart - null bis leichter Wind

Warte ab bis der Wind passt. Bewege dich dann ein oder zwei Schritte vorwärts, so dass sich die Leinen straffen. Der Rush 4 wird sofort beginnen sich zu füllen. Bringe einen gleichbleibenden Zug auf die A-Gurte bis die Kappe über dir steht.

Achte darauf, dass du dabei nicht die Tragegurte herunterziehst oder zu intensiv drückst, sonst verformt sich die Eintrittskante, was dir den Start unnötig erschwert.

Du brauchst nicht zu rennen, es reicht wenn du dich während des ganzen Startvorgangs gleichmässig nach vorne bewegst. Nimm dir genügend Zeit für einen Kontrollblick, bevor du dich endgültig entscheidest zu starten.

Wenn der Rush 4 gefüllt und sauber über dir steht, beschleunige gleichmässig und starte.

## **Rückwärtsstart - Leichter bis starker Wind**

Lege deinen Rush 4 wie für den Vorwärtsstart aus. Drehe dich diesmal aber mit dem Gesicht zum Schirm, indem du einen kompletten Tragegurt über deinen Kopf hebst während du dich umdrehst. Nun kannst du den Rush 4 an den A-Gurten aufziehen. Wenn der Schirm über dir ist, bremse ihn leicht an, drehe dich um und starte.

Denke daran, dass es bei stärkerem Wind sein kann, dass du ein paar Schritte auf den Schirm zugehen musst, während du ihn aufziehst. Dadurch nimmst du etwas Energie aus der Aufziehbewegung und der Schirm wird weniger überschossen.

## **WICHTIG: Starte niemals mit einem Gleitschirm, der nicht ganz gefüllt ist oder wenn du das Nicken und Rollen des Schirms nicht vollkommen unter Kontrolle hast.**

Übe so viel am Boden wie du nur kannst! Es macht nicht nur Spass, du wirst auch ein viel besseres Gefühl für die Flugcharakteristik des Rush 4 bekommen. Du wirst dadurch auch mehr Freude am Fliegen finden, indem du lernst, sicherer und besser zu starten.

## **➤ Flugeigenschaften**

Du wirst mit dem Rush 4 keine unangenehmen Überraschungen erleben, deshalb ist dieser Schirm auch für ein breites Pilotenspektrum geeignet. Er kreist gleichmäßig und lässt sich fein dosiert steuern, auf Gleitstrecken bleibt die Kappe stabil und gut gefüllt, selbst im beschleunigten Zustand. Auch zeigt er keine Tendenz zum Strömungsabriss und ist sehr klapstabil. Wie der EN/LTF-Testbericht zeigt, hat er ein exzellentes Wiederöffnungsverhalten.

Dennoch solltest du die folgenden Informationen beachten.

## **➤ Normalflug**

Maximale Gleitleistung wird ungebremst und ohne Beschleuniger erreicht. Bei Rückenwind oder bei null Sinken solltest am besten in dieser Position gleiten. Beim Gleitflug gegen den Wind, quer zum Wind oder in sinkender Luft, solltest du den Beschleuniger benutzen. Bis zur Hälfte des Beschleunigungswegs ist möglich, ohne dass

dabei die Gleitleistung und Stabilität viel schlechter werden. Damit kommst du schneller und höher in der nächsten Thermik an. Auch voll beschleunigt bleibt der Rush 4 relativ stabil. Wir raten trotzdem vom beschleunigten Flug in Bodennähe ab. Minimum Sinken wird mit ca. 30 cm gezogener Bremse erreicht. Wir empfehlen daher diese Geschwindigkeit für das Thermikfliegen und Soaren.

## **➤ Aktives Fliegen**

Alle guten Piloten reagieren auf die Informationen, die sie von ihrem Schirm bekommen und verändern stets ihre Geschwindigkeit und den Anstellwinkel, um so effizient und so stabil wie möglich zu fliegen. Wenn der Gleitschirm nach vorne anfährt, bremse ihn leicht an. Wenn der Schirm hinter dich gerät, gib die Bremsen frei, um ihn wieder etwas zu beschleunigen. Diese Reaktionen können symmetrisch oder asymmetrisch sein, es werden also beide oder auch nur eine Bremse benutzt. Durch diese feinfühligsten Steuerreaktionen hältst du deinen Gleitschirm stabil und genau über dir. Man kann diese Fähigkeiten auch erlernen, indem man viel Bodenhandlung trainiert.

Leicht angebremsstes Fliegen gibt ein gutes Feedback und bietet dir eine schnellere und bessere Reaktionsmöglichkeit.

## **➤ Aktive Kontrolle über die C Tragegurte**

Beim Gleiten im Trimm oder im beschleunigten Flug ist es möglich, den Schirm über die C Tragegurte zu steuern. Das gibt ein besseres Gefühl und mehr Kontrolle über den Schirm, und somit kannst du aktiv ohne Bremseneinsatz (was Störeinflüsse und Pitch Bewegungen verursacht) fliegen. Das direkte Gefühl ermöglicht dir, Einklapper zu vermeiden ehe sie geschehen, und durch Turbulenzen hindurch mehr Geschwindigkeit und Effizienz aufrecht zu erhalten.

Um mit den C Gurten zu fliegen, behältst du die Bremsgriffe in der Hand (alle Bremsverwicklungen lösen), und nimmst die Griffe in die Hand, die sich am oberen Ende der C Tragegurten kannst du aktiv durch Turbulenzen hindurch fliegen; wenn du bemerkst, dass die Nase des Schirmes an innerem Druck verliert, kannst du auf die C Gurte Druck ausüben um die Nase offen zu halten. Wie viel Druck und Input du dazu benötigst, hängt von der Stärke der Turbulenzen ab. Du





solltest anfangs jedoch immer vorsichtig dosiert agieren, um dich mit dem Gefühl des Schirmes vertraut zu machen und um große Pitch Bewegungen zu vermeiden.

**MERKE: Diese Kontrollmethode ist für das Gleiten in guter, „normaler“ Luft ohne große Turbulenzen geeignet. Es ersetzt keineswegs das aktive Fliegen mit den Bremsen bei stark turbulenten Bedingungen. Solltest du dir bezüglich der herrschenden Luftverhältnisse nicht sicher sein, stelle den Schirm wieder auf Trimm Geschwindigkeit, gib die C Gurte frei, und fliege den Schirm aktiv mit den Bremsen.**

**WICHTIG: Achte sehr sorgfältig darauf, dass du auf die Tragegurte nur mit kleinen Inputs einwirkst, da du ansonsten das Stallen von Teilen des Schirmes oder sogar der ganzen Kappe riskierst, wenn du zu enthusiastisch agierst. Du solltest davon ausgehen, dass diese neue Methode einiges an Praxiserfahrung bedarf, ehe sie durch und durch intuitiv, effizient und angenehm wird.**

### ➤ Kurvenflug

Um dich mit dem Verhalten des Rush 4 vertraut zu machen, solltest du deine ersten Kurven vorsichtig einleiten und zunehmend steigern.

Für einen effizienten und koordinierten Kurvenflug solltest du zuerst in die Richtung blicken, in die du drehen willst und dann dein Gewicht auf diese Seite verlagern. Leite eine Kurve immer erst mit Gewichtsverlagerung ein und ziehe dann dosiert an der Bremse, bis du die richtige Schräglage hast. Die kurvenäussere Bremse kannst du einsetzen, um die Geschwindigkeit und den Radius der Kurve zu variieren.

**Achtung: Leite niemals eine Kurve ein, wenn du mit minimaler Geschwindigkeit fliegst (z.B. mit maximalem Bremseneinsatz), da du sonst einen einseitigen Strömungsabriss (Trudeln) riskierst.**

### ➤ Landen

Der Rush 4 hat kein ungewöhnliches Landeverhalten. Trotzdem, hier ein paar Tipps zur Erinnerung.

Plane deine Landung immer frühzeitig, halte dir dabei viele Möglichkeiten mit einem grossen Handlungsspielraum offen.

Wenn du weniger als 30 Meter Höhe über Grund hast, solltest du enge Kurven vermeiden, da dein Gleitschirm immer in die Normallage zurückpendeln muss. Wenn du zu niedrig bist oder ins Sinken kommst, könntest du den Boden härter berühren als nötig.

Lasse deinen Gleitschirm stattdessen im Endanflug geradeaus und mit Trimmgeschwindigkeit fliegen bis du etwa einen Meter über dem Boden bist. Ziehe die Bremsen dann langsam und progressiv, um den Gleitschirm auszuflaren und sanft auf deinen Füßen zu landen.

Achte darauf nicht zu stark und zu schnell zu flaren, da dein Gleitschirm wieder ein Stück steigen könnte bevor die Strömung abreisst. Wenn das passieren sollte, lass die Bremse nicht komplett frei. Du solltest die Bremsleinern auf etwa halbem Bremsweg halten, dich Aufrichten und laufbereit sein. Bremse voll durch, wenn du den Boden erreichst. Vor der Landung solltest du deinen Körper nach vorne lehnen so, dass dein Gewicht auf dem Brustgurt liegt (besonders wenn es turbulent ist).

Lande immer gegen den Wind!

Bei leichtem Wind musst du stark, lange und progressiv flaren, um deine Geschwindigkeit gegenüber Grund so weit wie möglich zu verringern. Bei starkem Wind ist deine Vorwärtsgeschwindigkeit gegenüber dem Boden bereits so gering, dass du erst kurz vor dem Aufsetzen flaren musst.

Bei starkem Wind musst du dich gleich, nachdem deine Füße den Boden berühren, auf deinen Gleitschirm zudrehen. Ziehe die Bremsen dann symmetrisch und gleichmässig durch, um den Flügel zu stallen. Wenn der Gleitschirm zu stark zieht, laufe mit ihm.

Wenn du bei sehr starkem Wind das Gefühl hast, mitgerissen zu werden, provoziere nach der Landung einen Strömungsabriss über die C/D-Gurte. Damit staltst du den Rush 4 sehr schnell und gut kontrollierbar, du wirst so weniger mit dem Wind zu kämpfen haben.

## FLUGMANÖVER

Ozone möchte daran erinnern, dass diese Manöver nur unter Aufsicht eines qualifizierten Fluglehrers und mit grösster Sorgfalt erlernt werden sollten.

Denke immer daran, dass eine gute Wetterbeobachtung vor dem Start verhindern kann, dass diese Techniken überhaupt eingesetzt werden müssen.

### ➤ Ohren-Anlegen

Das Einholen der Flächenenden ("Ohren") erhöht den Widerstand des Gleitschirmes und somit die Sinkgeschwindigkeit. Dieses Manöver ist nützlich, um von Wolken wegzukommen oder schnell Höhe abzubauen. Um die Ohren beim Rush 4 anzulegen, musst du die äussersten A-Leinen greifen und sie herunterziehen, bis die Flächenenden einklappen und nach hinten weghängen. Um dir das Ohren-Anlegen zu erleichtern, gibt es bei unseren Gleitschirmen geteilte A-Tragegurte.

Verwende die Bremsen ausschliesslich zum Öffnen der Ohren, Kurven solltest du nur mit Gewichtsverlagerung fliegen.

Um die Ohren wieder zu öffnen, gib die Baby A-Leine frei: der Schirm sollte sich automatisch öffnen. Du kannst ein wenig nachhelfen, indem du vorsichtig erst die eine dann die andere Seite leicht anbremsst (nicht beidseitig bremsen, sonst erhöhst du die Stallgefahr!)

**WICHTIG: Du kannst mit angelegten Ohren landen (du solltest die Ohren vor dem letzten Flare freigeben). Wir raten dir, dieses Manöver nicht bei turbulenten Bedingungen anzuwenden, da Stallgefahr besteht und die Steuerung nicht präzise ist.**

### ➤ Ohren-Anlegen und Beschleunigen

NACHDEM du die Ohren angelegt hast, kannst du deine Sinkgeschwindigkeit weiter steigern, indem du den Beschleuniger benutzt. Versuche NIE die Ohren einzuholen während du den Beschleuniger drückst - dies kann zu einem grossen Frontklapper führen.

### ➤ Ohren-Anlegen und Steilspirale

Dieses Manöver ist möglich, es führt aber zu einer sehr grossen Belastung der Stammleinen und kann sogar zur Folge haben, dass Leinen reissen. Ozone empfiehlt dieses Manöver zu vermeiden!

### ➤ Wingovers

Die Grenze sind harte Kurvenwechsel bis 90° Seitenneigung. Dies nennt man allgemein Wing-Over. Unkoordiniert geflogene Wing-Over können zu grossen einseitigen Einklappen führen. Deshalb darfst Du diese Flugfigur nie in Bodennähe ausüben.

### ➤ B-Stall

Den B-Stall verwendet man nur, um in Notsituationen Höhe abzubauen. Der B-Stall wird eingeleitet, indem man auf beiden Seiten die B-Tragegurte symmetrisch herunterzieht.

Für die Einleitung greifst du mit deinen Fingern am besten zwischen die Leinen oberhalb der Leinenschlösser. Lasse dabei die Bremsgriffe nicht los. Durch das Herunterziehen der B-Leinen reisst die Strömung ab und der Gleitschirm verliert seine Vorwärtsgeschwindigkeit, bleibt dabei jedoch geöffnet. Man sinkt mit etwa 6 m/s.

Wenn du die B-Leinen zu weit ziehst, bildet der Gleitschirm eine Rosette und wird sehr unruhig.

Um den B-Stall auszuleiten, müssen die B-Gurte gleichmässig, symmetrisch und zügig freigegeben werden. Der Gleitschirm wird dann wieder in den normalen Flugzustand übergehen, ohne dass du etwas tun musst. Vergewissere dich, dass du wieder Vorwärtsfahrt hast, bevor du die Bremsen einsetzt.

**WICHTIG: Die Nickbewegung der Kappe nach vorne**



**(Vorschiessen) beim Ausleiten des B-Stalls ist klein aber sehr wichtig. Wir empfehlen, dass man die Steuerleinen erst dann einsetzt, wenn der Schirm wieder Vorwärtsfahrt aufgenommen hat.**

Durch einen B-Stall werden die Leinen und das Tuch stark belastet, bitte nur im Notfall einsetzen.

## ➤ Steilspirale

Wenn du einige Vollkreise mit immer enger werdendem Radius fliegst, dann wird dein Gleitschirm beginnen eine Steilspirale zu fliegen. Darunter versteht man eine Rotationsbewegung mit hoher Seitenneigung und großem Höhenverlust.

Um eine Steilspirale einzuleiten blicke in die Richtung, in die du spiralen willst und verlagere dein Körpergewicht auf diese Seite. Dann betätige sanft die kurveninnere Bremse. Der Rush 4 wird nach etwa einer Umdrehung in die Steilspirale übergehen. In der Steilspirale sollte dein Gewicht wieder zentral und mittig sein und du musst auch die kurvenäußere Bremse etwas ziehen, um das Flügelende offen und stabil zu halten.

Sinkgeschwindigkeiten von 8 m/s (ca. 1600 ft/min) und mehr sind in einer Steilspirale möglich, aber diese hohen Geschwindigkeiten und G-Kräfte sind gefährlich, weil du einen Black-Out riskierst und du musst besonders auf deine Höhe achten.

Um die Steilspirale auszuleiten, löse die innere Bremse langsam, achte auf dein neutrales, mittiges Körpergewicht und lasse deinem Rush 4 etwas Zeit die Geschwindigkeit und Energie abzubauen, bevor du wieder in den Normalflug übergehst, damit er sich nicht extrem aufstellt und pendelt.

Der Rush 4 zeigt eine leichte Tendenz, in der Steilspirale stabil zu bleiben und einige Parameter können dieses Verhalten noch negativ beeinflussen. Dies kann an einer falschen Einstellung des Brustgurt, ein Gesamtfluggewicht, das außerhalb dem zugelassenen Gewichtsbereich liegt oder an einer sehr extremen Steilspirale mit einer

Sinkgeschwindigkeit von  $> 14$  m/s liegen. Du solltest jederzeit darauf vorbereitet und dazu in der Lage sein, den Gleitschirm aus einer solchen Steilspirale heraus zu pilotieren und diese sicher auszuleiten.

Um solch eine Steilspirale auszuleiten, musst du dein Körpergewicht auf die Außenseite verlagern und mit der Außenbremse richtig dosiert agieren bis die extreme Spiralbewegung wieder in einen normalen Flug übergeht.

Wende niemals harte oder schnelle Bewegungen der Außenseite an, da dies zu einem aggressiven Steigflug und extremen Nicken führen könnte!

**Achtung: Steilspiralen über 8 m/s sind möglich, sollten aber vermieden werden! Sie sind gefährlich und belasten dein Material unnötig hoch. Sie können Orientierungsverlust verursachen und es bedarf viel Zeit und Höhe, um sie auszuleiten. Fliege keine Spiralen in Bodennähe.**

## BESONDERE VORFÄLLE

### ➤ Sackflug

Es ist möglich, dass dein Gleitschirm nach der Ausleitung des B-Stalls normal aussieht aber trotzdem mit erhöhter Sinkgeschwindigkeit und geringer Vorwärtsgeschwindigkeit fliegt. Dies nennt man "Sackflug".

Es ist unwahrscheinlich, dass dir das mit einem Ozone Gleitschirm passiert, aber wissen musst du auf jeden Fall, dass Sackflug vorkommen kann und wie man ihn korrekt ausleitet. Wenn du den Verdacht hast im Sackflug zu sein, dann musst du die Bremsen vollständig lösen und einfach den Beschleuniger durchdrücken oder den A-Tragegurt nach vorne drücken, bis der Gleitschirm wieder im Normalflug ist. Erst dann darfst du die Bremsen gebrauchen!

**WICHTIG: nur wenige cm deiner Bremse können dazu führen, dass dein Schirm im Stall bleibt. Entferne immer**

## **Verwicklungen wenn du welche in deiner Bremsleine hast.**

**WICHTIG: fliege nicht bei Regen, sonst erhöht sich das Risiko in den Sackflug zu geraten. Um im Regen das Risiko für einen Stall zu reduzieren, versuche zu starke Bremsbewegungen zu vermeiden, eine sicheres Landefeld zu finden und jederzeit eine gute Eigengeschwindigkeit zu haben.**

### **➤ Einklapper**

Dein Gleitschirm ist ein flexibler Flügel und deshalb kann es passieren, dass er in turbulenter Luft plötzlich einklappt. Das kann von einem kleinen 30 % (asymmetrischen) Klapper bis hin zu einem vollständigen (symmetrischen) Klapper alles sein.

Wenn du einen Klapper kassierst, musst du zu allererst deine Flugrichtung kontrollieren. Du musst vom Boden, Hindernissen und anderen Piloten wegfliegen.

Ein einseitiger Einklapper kann kontrolliert werden, indem man sein Gewicht zur offenen Seite des Schirmes hin verlagert und mit dosiertem Steuerleinenzug die Flugrichtung gerade hält. In den allermeisten Fällen genügt dieses Eingreifen, damit sich der Schirm wieder vollständig erholt.

Es gibt jedoch einige wichtige Punkte, die man beachten sollte beim Umgang mit seitlichen Einklappern.

Wenn ein Gleitschirm eingeklappt ist, hat er eine kleinere Fläche, die Flächenbelastung steigt und die Geschwindigkeit für den Strömungsabriss ist höher. Das bedeutet, dass der Schirm mit weniger Bremswirkung als gewöhnlich ins Trudeln oder in den Spinn gerät. Wenn du versuchst den Gleitschirm zu stabilisieren, musst du vorsichtig sein, um nicht die noch geöffnete Seite des Flügels abzureißen. Solltest du die Drehung vor dem Abreißen der fliegenden Seite nicht ganz stoppen können, dann erlaube dem Gleitschirm etwas weiter zu drehen während du den Klapper aktiv öffnest.

Öffne den Einklapper mit einem gleichmäßigen, kräftigen Steuerimpuls auf der geklappten Seite. Bei diesem "Pumpen" sollte eine Pumpbewegung etwa 1-2 Sekunden dauern. Zu schnelles Pumpen wird

den Flügel nicht wieder füllen und zu langsames Pumpen kann den Gleitschirm an oder über den Stallpunkt bringen.

Bei einem Frontklapper sollte sich der Gleitschirm ohne Aktion des Piloten sofort selbständig wieder öffnen. Durch einen kurzen Bremsimpuls von 15-20 cm mit beiden Bremsen kann die Öffnung beschleunigt werden. Achte nach einem symmetrischen Klapper immer auf deine Fluggeschwindigkeit. Stelle sicher, dass sich der Schirm nicht im Sackflug befindet, ehe du weitere Inputs gibst.

Wenn dein Rush 4 im beschleunigten Flug einklappt, musst du sofort aus dem Beschleuniger gehen um auf Trimmgeschwindigkeit abzubremsen. Danach verhältst du dich wie oben beschrieben.

Vorsorge ist besser..

Kein Pilot und kein Gleitschirm ist immun gegen Klapper. Aber mit einem aktiven Flugstil kannst du die Gefahr von Einklappern auf ein Minimum reduzieren.

### **➤ Verhänger**

Wenn sich das Flügelende in den Leinen verfängt nennt man das "Verhänger". Ein Verhänger kann zu einer schwer kontrollierbaren Drehbewegung führen. Zuerst muss die Richtung gehalten werden durch gefühlsvolles Gegenbremsen und dann ist die erste Lösungsmöglichkeit an der Stabilo-Leine zu ziehen (grüne Leine am C-Tragegurt). Um einen Strömungsabriss zu vermeiden, muss das Gegenbremsen vorsichtig und dosiert sein. Du kannst auch auf der Seite des Verhängers starke Pumpbewegungen über die Bremse ausführen. Dabei ist es sehr wichtig, das Gewicht auf die Gegenseite (also auf die Schirmseite, auf der sich kein Verhänger befindet) zu verlagern, damit es nicht zu einer Drehbewegung oder stärkeren Spirale kommt. Das Ziel ist, die Luft aus dem Flügelende herauszubekommen ohne den Flügel abzureißen. Korrekt ausgeführt wird dies den Verhänger lösen.

Wenn es sich um einen sehr massiven Verhänger handelt, und die oben beschriebenen Vorgehensweisen nicht funktionieren, dann hilft nur noch ein Fullstall. Nur wer Full-Stalls gelernt und geübt hat,







sollte dieses Manöver durchführen - und auch nur dann, wenn ausreichend Höhe vorhanden ist. Wenn der Pilot die Drehung nicht schnell kontrollieren kann, dann muss der Rettungsschirm eingesetzt werden bevor zu viel Höhe verloren ist.

**WICHTIG: Schlechte Startvorbereitung, Acrofliegen, ein ungeeigneter Schirm oder zu starke Flugbedingungen sind die Hauptursache für Verhänger.**

## AKRO-FLIEGEN / SIV

Es gibt noch keine offizielle Zulassung für Acro-Schirme. Ozone Gleitschirme sind mit den besten Materialien und in höchster Qualität gefertigt, aber nicht für diese Art des Fliegens zugelassen.

Ozone empfiehlt, diese Art des Fliegens mit dem Rush 4 zu vermeiden. Acro-Manöver können auch zu einer sehr hohen Belastung des Schirms führen und der Pilot kann dabei leicht die Kontrolle verlieren. Ozone empfiehlt keine Acro-Manöver mit dem Rush 4 zu fliegen. Der Schirm wurde ohne Klapplein zu lassen und kann daher für

SIV ganz normal eingesetzt werden. Wir empfehlen ausdrücklich und mit Nachdruck die Unterweisung und Anleitung durch Experten über Wasser mit allen notwendigen Sicherheitsvorkehrungen vor Ort. Stelle sicher, dass du für den korrekten und sicheren Umgang dieser Ausrüstung alles vollständig verstanden hast, bevor du die Manöver trainierst.

## PFLEGE

### Das Packen

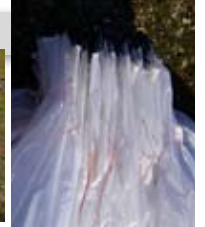
Um die Lebensdauer deines Schirmes zu verlängern und die Plastikverstärkungen in bestmöglichem Zustand zu halten ist es sehr wichtig, den Schirm sorgfältig zu packen.

Ozone empfiehlt wärmstens die „Concertina Packmethode“ genau so, wie sie hier beschrieben wird. Damit wird sichergestellt, dass alle Zellen nebeneinander liegen und die Plastikverstärkungen nicht unnötig gebogen werden. Auch der Ozone Saucisse Pack (länglicher, wurstförmiger Innenpacksack) wird dazu beitragen, die Lebensdauer deines Schirmes zu verlängern. Außerdem kannst du damit schneller und einfacher packen.

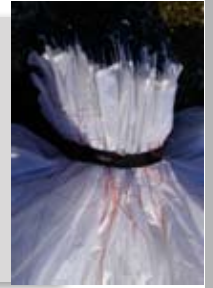
**Schritt 1** Lege deinen zusammengerafften Flügel auf den Saucisse Pack. Das ist die beste Ausgangsbasis um zu vermeiden, dass die Anströmkante unnötig über den Boden gezogen wird. Das Schleifen über den Boden kann durch die Plastikverstärkungen Schäden an der Segeloberfläche verursachen.



**Schritt 2** Raffe die Anströmkante zusammen.



**Schritt 3** Lege den Schirm auf die Seite. Binde die Anströmkante mit dem im Saucisse Pack innenliegenden und vorgesehenen Band zusammen. Wichtig: der Schirm ist jetzt NICHT zur Hälfte gefaltet, sondern liegt wie eine Ziehharmonika von Flügelende bis Flügelende beieinander, in der Länge immer noch gestreckt. Es ist wirklich sehr wichtig, die mittleren Zellen nicht zu dehnen oder das Plastik zu sehr zu biegen.



DEUTSCH

**Schritt 4** Raffe nun den Rest des Flügels der Länge nach zusammen.



**Falls du einen Saucisse Packsack benutzt, gehe über zu Schritt 8.**

**Schritt 5** Wenn die Anströmkante und der hintere Teil des Schirmes sortiert sind, drehe den ganzen Schirm auf die Seite.



**Schritt 6** Falte den Schirm 3 oder 4 mal großzügig, und achte dabei darauf, die Plastikverstärkungen in der Anströmkante auf keinen Fall zu knicken oder gar zu brechen.



**Schritt 7** Jetzt steckst du den gefalteten Schirm in den dafür vorgesehenen Packsack.

**Schritt 8** Schließe den Saucisse Pack vorsichtig mit dem Reißverschluss ohne dabei irgendein Material einzuklemmen.



**Schritt 9** Drehe die Saucisse auf die Seite und falte den Schirm zum ersten mal nach den Verstärkungen der Anströmkante. Falte nicht die Plastikverstärkungen. Falte den Schirm 3 oder 4 mal um die Anströmkante herum.



**Wichtig: Lege den Schirm NICHT flach auf den Boden, bevor du ihn packst. Das würde zu Abnutzungerscheinungen am Obersegel führen, da du den Schirm zur Mitte hin ziehst. Packe IMMER ausgehend vom zusammengerafften Schirm oder hebe ihn vom Boden weg, wenn du die Anströmkante zusammenfasst.**



**Wichtig: Knicke den Schirm nicht in der Mitte, sondern fasse alle Anströmkanten-Verstärkungen in derselben Richtung zusammen, also von Flügelende bis Flügelende.**





## ➤ Beschädigung durch Bodenhandling

Viele Gleitschirme werden durch sorglosen Umgang am Boden beschädigt. Um die Lebensdauer deines Fluggerätes zu verlängern, bitten wir dich, folgende Punkte zu beachten:

- Ziehe deinen Gleitschirm NICHT über den Boden, dabei beschädigst du die Beschichtung des Tuches.
- Versuche NICHT, deinen Schirm bei starkem Wind auszulegen, ohne vorher die A-Leinen sortiert zu haben - du belastest die Leinen sonst nur mit unnötigem Zug.
- Laufe NICHT über Leinen und Segel.
- Vermeide es, deinen Schirm unnötig oft aufzuziehen und ihn dann wieder auf den Boden zurück fallen zu lassen. Versuche stattdessen diese Bewegung so sanft wie möglich zu machen, indem du auf den Schirm zugehst, wenn du ihn herunterlässt.
- Knalle deinen Rush 4 NICHT mit der Eintrittskante voran auf den Boden. Der Aufprall belastet Tuch und Nähte sehr stark, dabei können sogar Zellwände platzen.
- Das Fliegen am Meer, mit viel Salz in der Luft und Sand bei der Landung, beschleunigt den Alterungsprozess des Schirms.
- Wir empfehlen, dass du deinen Schirm regelmässig prüfst - besonders nach lange Pausen oder einem besonderen Vorfall / Unfall.
- Achte darauf, dass beim Bodenhandling die Bremsleinen nicht an den Tragegurten oder den Hauptleinen reiben. Die Abnutzung, die durch eine sägende Bewegung verursacht wird, kann die Hauptleinen beschädigen und zu frühzeitiger Alterung der Tragegurte führen. Solltest du - vor allem an den Leinen - irgendwelche Anzeichen für Abnutzung durch Reibung feststellen, Sorge dafür, dass dein Schirm professionell überprüft wird. Und natürlich ist es auch wichtig, deine Bodenhandling Technik so zu verändern, dass kein weiterer Schaden entsteht.

## ➤ Lagerung und Transport

Bewahre deine gesamte Flugausrüstung stets geschützt vor direktem Sonnenlicht und Hitze in einem trockenen Raum auf. Hitze und Feuchtigkeit sind die zwei Faktoren die einen Gleitschirm schneller altern lassen. (Ein feuchter Gleitschirm im Auto bei direkter Sonne-

neinstrahlung ist fast das Schlimmste was du tun kannst).

Falls du im Salzwasser landest, musst du das Salzwasser erst mit klarem Süßwasser wegspülen. Um einen feuchten Gleitschirm zu trocknen, hängt man ihn am besten über die Wäscheleine, damit er im Wind trocknet - wenn möglich nicht der Sonne aussetzen. Verwende nie einen Haarfön oder ähnliches. Damit restliche Feuchtigkeit verdunsten kann, solltest du den Reißverschluss des Packsacks immer offen lassen

Achte darauf, dass du keine Insekten in deinen Gleitschirm packst. Grashüpfer lösen sich beispielsweise in eine saure Substanz auf, die dein Tuch beschädigen kann.

Transportiere deinen Gleitschirm im mitgelieferten Rucksack oder der entsprechenden Packtasche, und bewahre ihn niemals in der Nähe von Chemikalien, Farben, Lacken oder Benzin etc. auf.

**WICHTIG: lege deinen Gleitschirm niemals zusammen und lagere ihn, so lange er noch feucht ist.**

## ➤ Reinigung

Reiben kann den Stoff beschädigen. Zur Reinigung empfehlen wir deshalb ein weiches, mit Wasser angefeuchtetes Baumwolltuch zu verwenden. Reinige immer nur kleine Stellen mit sanften Bewegungen. Benutze nie Waschmittel oder chemische Reinigungsprodukte.

## ➤ Reparaturen

Wenn Reparaturen nicht von einem Fachmann ausgeführt werden, können sie mehr Schaden als Nutzen bringen. Lasse wichtige Arbeiten deshalb nur von einem zugelassenen Instandhaltungsbetrieb ausführen.

## ➤ Reparaturen am Segel

Solange der Riss nicht an einer Naht liegt, können sehr kleine Löcher selbst repariert werden. Das Tuch kann mit selbstklebendem Gleitschirm-Reparaturtuch geflickt werden.

## Das Tuch

(Rippen und Untersegel) kann ohne Kleber mit selbstklebendem Gleitschirm-Reparaturtuch geflickt werden.

## Reparaturen an Leinen

Jede beschädigte Leine muss ausgetauscht werden. Es ist wichtig, dass die Ersatzleinen aus dem gleichen Material mit gleicher Bruchlast sind. Solltest du gezwungen sein, eine Leine selbst zu ersetzen, vergleiche die Länge mit dem Gegenstück auf der anderen Seite. Ziehe den Schirm nach Ersetzen einer Leine auf und überprüfe die Leinen vor dem nächsten Flug. Falls du keinen Ozone Händler in der Nähe hast, kannst du einzelne Leinen über [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com) bestellen.

## Tipps

- Jedes Flügelende ist an der Austrittskante mit einem Loch versehen, das mit einem Klettband verschlossen ist: das "Butt Hole". Es ermöglicht das Entfernen von gesammelten Objekten z.B. Sand, Blätter, Gras oder Handys
- Wenn du gewickelt fliegst, solltest du regelmässig die Steuerleinen ausdrehen, sonst verkürzen sich die Bremsleinen
- Lass die Steuerleinen austauschen, wenn sie beschädigt sind.

## NACHPRÜFUNG

Dein Flügel muss, so wie dein Auto, regelmäßig überprüft werden. Falls du deinen Rush 4 verkaufst, dann bitte nur mit dem aktuellen Check-Protokoll.

Dein Rush 4 muss alle 24 Monaten oder nach 100 Flugstunden, je nachdem welches Ereignis zuerst eintrifft, gecheckt werden.

Segeltuch und Leinen altern unterschiedlich schnell: es ist möglich, dass du während der gesamten Lebenszeit deines Rush 4 manche oder alle Leinen austauschen musst. Um den Zustand der verschiedenen Komponenten zu kennen, ist es daher sehr wichtig, die Checks durchzuführen.

Wir empfehlen, den Schirm nur von einem qualifizierten, professionellen Instandhaltungs-Betrieb, der von Ozone oder vom Ozone Importeur empfohlen ist, checken zu lassen. Du bist für deine Ausrüstung selbst verantwortlich. Deine Sicherheit hängt davon ab. Änderungen im Flugverhalten eines Schirmes sind Anzeichen von Alterung. Also bitte regelmäßig checken lassen.

Hier die verschiedenen Arbeiten, die beim Check durchgeführt werden:

### ➤ Luftdurchlässigkeit

Wir messen, wie lange ein bestimmtes Luftvolumen benötigt, um durch eine bestimmte Fläche zu strömen. Die Messung findet an mehreren Stellen des Obersegels entlang der Spannweite hinter der Eintrittskante statt.

### ➤ Reißfestigkeit Tuch

Die Prüfung der Kappenfestigkeit wird mit dem Bettsometer (B.M.A.A. Approved Patent No. GB 2270768 Clive Betts Sails) vorgenommen. Bei dieser Prüfung wird in das Obersegel im Bereich der Eintrittskante ein nadeldickes Loch gestoßen und das Tuch auf seine Weiterreißfestigkeit hin überprüft. Der Grenzwert der Messung wird auf 600 g und eine Risslänge von < 5 mm festgelegt. Der genaue Prüfablauf ist durch die Bedienungsanleitung des Bettsometers vorgegeben. Dies ist ein Testverfahren, welches das Tuch nicht beschädigt.

### ➤ Reißfestigkeit Leinen

Bei Aramideleinen wird je eine mittlere A Stammleine, Mittelleine und Galerieleine und je eine B und C Stammleine so lange belastet, bis sie reißt. Die dabei erreichte Last wird ermittelt. Danach werden diese Leinen durch neue ersetzt. Sind die Mittelleinen und Galerieleinen aus Dyneema, dann muss unbedingt auch eine Dehnungsmessung dieser Leinen durchgeführt werden. (Bei 4Leinern und in speziellen Fällen kann die Prüfung der D-Ebene notwendig sein).

Die Summe der Festigkeit aller A + B Stammleinen muss mindestens 8 G und die Summe aller restlichen Stammleinen mindestens 6 G



betragen. Diese "G" beziehen sich auf das maximal zulässige Startgewicht des Gleitschirms. Die Festigkeiten aller darüber liegenden Mittelleinen und Galerieleinen muss mindestens gleich hoch sein. Falls die Messwerte nahe an der Grenze liegen, dann wird der Prüfer einen weiteren Check nach kürzerer Zeit festlegen.

### ➤ Leinenlänge

Die Gesamtlänge (Tragegurt + Stamm-, Mittlere-, und Galerieleinen) wird unter 5DaN Zug gemessen. Ein Toleranz von +/- 10 mm ist erlaubt.

Die Bremsleinen können eine höhere Differenz aufweisen (max. +/- 50 mm).

Im Laufe der Zeit kann es zu einem leichten Dehnen der A+B Leinen und zu einem leichten Schrumpfen der C- und D-Leinen kommen, was zu einer niedrigeren Trimmgeschwindigkeit und zu Aufziehproblemen führen kann. Dann ist eine Trimmung erforderlich.

### ➤ Sichtprüfung

von alle Komponenten (Nähte, Aufhängungen, Verstärkung, Leinen usw.)

Falls der Prüfer im Zweifel ist über das korrekte Flugverhalten des Gleitschirms, kann er im Anschluss einen Checkflug machen.

**WICHTIG: Pflege deinen Rush 4 und Sorge dafür, dass regelmäßig Checks nach diesem Prüfmuster durchgeführt werden.**

## WINDENSCHLEPP

Dein Ozone Gleitschirm ist windenschlepptauglich. Beim Windenschlepp musst du darauf achten, dass der Gleitschirm vor dem Start senkrecht über dir steht. In der Startphase darf nicht mit zu grossem Zug geschleppt werden, damit der Pilot im flachen Winkel vom Start wegsteigt. Schlepplenzug über 90 kp ist nicht zulässig. In jedem Fall entspricht der maximale Schlepplenzug dem Körpergewicht des Piloten.

In Deutschland ist Windenschlepp mit dem Gleitschirm prinzipiell nur dann erlaubt, wenn der Pilot einen Befähigungsnachweis für Windenschlepp, der Windenfahrer einen Befähigungsnachweis für Windenfahrer mit Berechtigung für Gleitschirmschlepp besitzt, der Gleitschirm schlepptauglich ist, sowie Winde und Schlepplinke eine Zulassung haben, das sie als geeignet für Gleitschirmschlepp ausweist. Grundsätzlich sind die örtlich geltenden Vorschriften zu beachten und nur mit einem erfahrenen Schleppteam und geeignetem Material zu schleppen.

## VERÄNDERUNGEN

Wenn dein Ozone Gleitschirm die Produktion verlässt, befindet er sich innerhalb des zulässigen Toleranzbereichs. Dieser Bereich ist sehr klein und darf nicht verändert werden. Die optimale Balance zwischen Leistung, Handling und Sicherheit ist somit gewährleistet. Jede noch so kleine Änderung führt automatisch dazu, dass die Zulassung erlischt. Es ist auch wahrscheinlich, dass eine Änderung das Fliegen mit dem Ozone Rush 4 erschwert. Deshalb raten wir dringend davon ab, irgendwelche Änderungen an diesem Gleitschirm vorzunehmen.

## OZONE QUALITÄT UND SERVICE

Wir nehmen die Qualität unserer Produkte sehr genau, alle Schirme werden unter höchsten Standards in unserer eigenen Produktionsstätte hergestellt.

Jeder Schirm wird einer sehr strengen Endkontrolle unterzogen, in der alle Produktionsschritte nochmals überprüft werden. Das Kundenfeedback ist uns sehr wichtig und wir setzen auf erstklassigen Service. Wir werden uns immer darum kümmern Materialfehler, die nicht auf die normale Abnutzung oder falschen Gebrauch zurückzuführen sind, zu beheben. Falls du Probleme mit deinem Schirm haben solltest, setze dich mit deinem Händler in Verbindung.

Falls es dir nicht möglich ist deinen Händler zu kontaktieren dann melde dich direkt bei uns [team@flyozone.com](mailto:team@flyozone.com).

## OZONE GARANTIE

Unter die Ozone-Garantie fallen alle durch die Herstellung verursachten Fehler und Mängel unserer Produkte. Ozone repariert oder ersetzt mangelhafte Ware kostenlos. Ozone und seine Händler bieten erstklassigen Service und höchste Qualität bei Reparaturen. Schirme die durch Unfälle oder Abnutzung beschädigt sind, werden zum fairen Preis repariert.

## DAS LETZTE WORT

In unserem Sport steht die Sicherheit an erster Stelle: Um sicher Gleitschirm zu fliegen, müssen wir gut ausgebildet, sowie geübt und aufmerksam gegenüber Gefahren sein. Das erreicht man nur, wenn man so viel wie möglich fliegt, Bodenhandling trainiert und ein wachsames Auge gegenüber dem Wettergeschehen entwickelt. Wenn es dir an einer dieser Eigenschaften mangelt, wirst du dich unnötig grösserer Gefahr aussetzen.

Fliegen ist eine grossartige Sache und man benötigt einige Jahre es richtig zu lernen. Nimm dir Zeit Erfahrungen zu sammeln und setze dich nicht unter Druck. Du hast lange Zeit um zu lernen. Du kannst, wie viele andere, bis auf ihre alten Tage fliegen. Wenn die Bedingungen nicht gut sind, packe deine Sachen und geh nach Hause, morgen ist auch noch ein Tag.

Überschätze deine Fähigkeiten nicht und sei dir gegenüber ehrlich. Ein weiser Spruch lautet: "Es ist besser am Boden zu stehen und sich zu wünschen, man würde fliegen, als in der Luft zu sein und sich zu wünschen, man stünde am Boden".

In jedem Jahr verletzen sich viele Piloten beim Start - werde nicht zu einem von ihnen. Beim Start sind die Gefahren am grössten, weshalb du ihn so gut und oft wie möglich üben solltest. Manche Startplätze sind klein und kompliziert, zudem sind die Bedingungen nicht immer perfekt. Wenn du ein gutes Bodenhandling hast, wirst du sicher und entschlossen starten können, wo andere sich abmühen. Du wirst weniger gefährdet sein, dich zu verletzen und stattdessen einen schönen Flugtag haben.

Bodenhandling ist aber auch eine Form des Fliegens. Du lernst auf deinen Gleitschirm zu hören und sein Feedback zu verstehen, also übe möglichst viel.

Respektiere die Umwelt und gehe mit deinen Fluggebieten achtsam um.

Wenn du deinen Schirm entsorgen musst, dann mache das bitte in einer umweltfreundlichen Art und Weise, und werfe ihn nicht einfach in den haushaltsüblichen Müll.





Zu guter Letzt: Bewahre den Respekt vor dem Wetter, denn es hat mehr Kraft, als wir uns überhaupt vorstellen können. Versuche zu verstehen, welche Bedingungen für dein fliegerisches Niveau geeignet sind und bewege dich nicht aus diesem Rahmen heraus.

Happy Flying & viel Spass mit dem Rush 4.  
Team Ozone.

## Nachprüfanweisungen

Diese sind bindend für Deutschland und Österreich.  
Für alle anderen Länder wird ihre Einhaltung von Ozone dringend empfohlen.

### Nachprüfintervalle

Das erste Nachprüfintervall beträgt 24 Monate oder 100 Flugstunden, je nachdem welches Ereignis zuerst eintrifft, und das ab dem Datum der Stückprüfung, bzw. dem Datum des ersten Flugbetriebes. Jedes folgende Nachprüfintervall beträgt wiederum 24 Monate bzw. 100 Flugstunden ab dem Datum der letzten Nachprüfung. Eine Verkürzung des nächsten Nachprüfintervalls liegt im Einzelfall im Ermessen des Prüfers.

### Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung ausschließlich persönlich und einsitzig genutzter Gleitsegel

- Luftfahrerschein, Sonderpilotenschein oder als gleichwertig anerkannte ausländische Lizenz.
- eine ausreichende, typenbezogene Einweisung beim Hersteller oder in einem Fachbetrieb, der für die Nachprüfung des betreffenden Gleitsegeltyps zugelassen ist. Diese Einweisung ist jährlich zu verlängern.
- Hinweis: Die Gültigkeit der Nachprüfung für ausschließlich persönlich und einsitzig genutzte Gleitsegel erlischt, sobald das Gleitsegel von Dritten genutzt wird, das heißt z.B. beim Verkauf.

### Personelle Voraussetzungen für die Nachprüfung von Dritten genutzten Gleitsegeln und für Doppelsitzer gemäß Luft-PersV §106 5.b

- Luftfahrerschein, Sonderpilotenschein oder als gleichwertig anerkannte ausländische Lizenz.
- Eine Berufsausbildung auf einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet.
- Eine berufliche Tätigkeit von 2 Jahren bei der Herstellung oder Instandhaltung von Gleitsegeln, davon mindestens 6 Monate innerhalb der letzten 24 Monate.
- Eine ausreichende, mindestens zweiwöchige Einschulung im Betrieb des Herstellers und eine typenbezogene Einweisung die jährlich zu verlängern ist.

### Technische Voraussetzungen / Voraussetzungen an Prüfmittel und Material

- Textiluhr nach Kretschmer.
- Vorrichtung zur Überprüfung der Leinenfestigkeit, die es erlaubt die Reißfestigkeit von Gleitsegelleinen in voller Länge zu ermitteln.
- Nähmaschine, die geeignet ist zum Nähen von Gleitsegelleinen aller verwendeten Durchmesser.
- Präzisionsfederwaage mit Messbereich von ca. 0-30 kp (Kilopond) zur Ermittlung der Dehnungs- und Rückstellwerte von Gleitsegelleinen.
- Messvorrichtung zur Messung und Dokumentation der Längenmessung von Gleitsegelleinen unter 5 kp Zug und Stahlmaßband nach ISO. (Mindestanforderung).
- Vorrichtung zur Ermittlung der Reißfestigkeit von Tuch nach B.M.A.A. (Approved Patent No. GB 2270768 Clive Bettes Sales).
- Sollten Reparaturen notwendig sein: weitere, entsprechend dem verwendeten Material und Nahtbild erforderliche Nähmaschinen
- Alle Originalmaterialien, so wie sie vom Gleitsegel-Hersteller spezifiziert sind.

### Notwendige Unterlagen

- Luftsportgeräte-Kennblatt
- Stückprüfprotokoll
- Vorangegangene Nachprüfprotokolle falls bereits vorhanden
- Wartungs- und Kalibrierungsunterlagen der Messgeräte
- Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Sicherheitsmitteilungen des Herstellers für das betreffende Gleitsegel sofern solche existieren
- Gültige Einweisungsbestätigung des Herstellers oder vom Hersteller autorisierten Fachbetrieb
- Leinenmessblatt zur Dokumentation der Soll-, Ist- und Differenzwerte der Leinenlängen
- Der Prüfer muss sich vor Durchführung der Nachprüfung beim Hersteller informieren, ob neue Erkenntnisse vorliegen, die bei der Prüfung des betreffenden Gleitsegeltyps zu berücksichtigen sind

### Identifizierung des Gerätes

- Das Gleitsegel wird an Hand der Musterzulassungs- bzw. des Typenschildes identifiziert
- Typenschild und Prüfplaketten sind auf Korrektheit, Vollständigkeit und Lesbarkeit zu überprüfen.







## Sichtkontrolle der Kappe

- Obersegel, Untersegel, Eintritts- und Austrittskante, Zellzwischenwände, Nähte und Leinenloops werden auf Risse, Scheuerstellen, Dehnung, Beschädigung der Beschichtung, sachgemäße Ausführung von eventuellen Reparaturen und sonstige Auffälligkeiten untersucht.
- Eventuell notwendige Reparaturen sind nur mit den Originalmaterialien nach Anweisung des Herstellers durchzuführen.
- Sichtkontrolle der Leinen
- Sämtliche Leinen sind auf Beschädigungen zu untersuchen. Dies betrifft z.B. Beschädigungen der Nähte oder des Mantels, Risse, Knicke, Scheuerstellen, Kernaustritte, Verdickungen usw.
- Beschädigte Leinen sind durch Originalmaterial (Leine und Faden) in identischer Verarbeitung zu ersetzen.

## Sichtkontrolle der Verbindungsteile

- Die Tragegurte sind auf Beschädigungen zu untersuchen. Dies betrifft z.B. Beschädigungen der Nähte oder Risse, Knicke, Scheuerstellen usw. Die Leinenschlösser sind auf Beschädigungen zu überprüfen und es ist zu kontrollieren, ob sie fest geschlossen sind.
- Die Länge der Tragegurte (nicht beschleunigt und voll beschleunigt) ist unter 5daN Last zu vermessen. Toleranzwert: +/-5 mm
- Beschädigte Leinenschlösser müssen ersetzt werden. Beschädigte Tragegurte müssen ersetzt oder nach Anweisung des Herstellers repariert werden.

## Vermessung der Leinenlängen

Diese erfolgt unter 5daN Last nach Anweisung des Herstellers. Toleranzwert +/-10 mm darüber hinausgehende Toleranzen sind im Einzelfall nach Ermessen des Prüfers zulässig.

## Kontrolle der Dehnung und Rückstellung der Leinen

Diese ist besonders bei Dyneema Leinen anzuraten. Sie erfolgt unter 20 daN Last nach Anweisung des Herstellers. Maximal zulässiger Rückstellwert ist + 10 mm, darüber hinausgehende Toleranzen sind im Einzelfall nach Ermessen des Prüfers zulässig.

## Kontrolle der Leinenfestigkeit

Bei Aramidleinen wird je eine mittlere A Stammleine, Mittelleine und Galerieleine und je eine B und C Stammleine so lange belastet, bis sie reißt. Die dabei erreichte Last wird ermittelt. Danach werden diese Leinen durch neue ersetzt. Sind die Mittelleinen und Galerieleinen aus Dyneema, dann muss unbedingt auch eine Dehnungsmessung dieser Leinen durchgeführt werden.

(Bei 4Leinern und in speziellen Fällen kann die Prüfung der D-Ebene notwendig sein).

## Kontrolle der Kappenfestigkeit

Die Prüfung der Kappenfestigkeit wird mit dem Bettsometer (B.M.A.A. Approved Patent No. GB 2270768 Clive Bettes Sales) vorgenommen. Bei dieser Prüfung wird in das Obersegel im Bereich der Eintrittskante ein nadeldickes Loch gestoßen und das Tuch auf seine Weiterreißfestigkeit hin überprüft. Der Grenzwert der Messung wird auf 600 g und eine Risslänge von < 5 mm festgelegt. Der genaue Prüfablauf ist durch die Bedienungsanleitung des Bettsometers vorgegeben. Dies ist ein Testverfahren, welches das Tuch nicht beschädigt.

## Kontrolle der Luftdurchlässigkeit

Erfolgt nach Herstelleranweisung mit der Kretschmer Textiluhr. Der Grenzwert beträgt 15 Sek.

## Sichtkontrolle von Trimmung und Einstellung

Im Normalfall besteht bei Einhaltung der oben angegebenen Toleranzwerte +/- 10 mm kein Grund, die Trimmung oder Einstellung zu ändern. Im Einzelfall liegt es jedoch im Ermessen des Prüfers eine Trimm-Korrektur vorzunehmen.

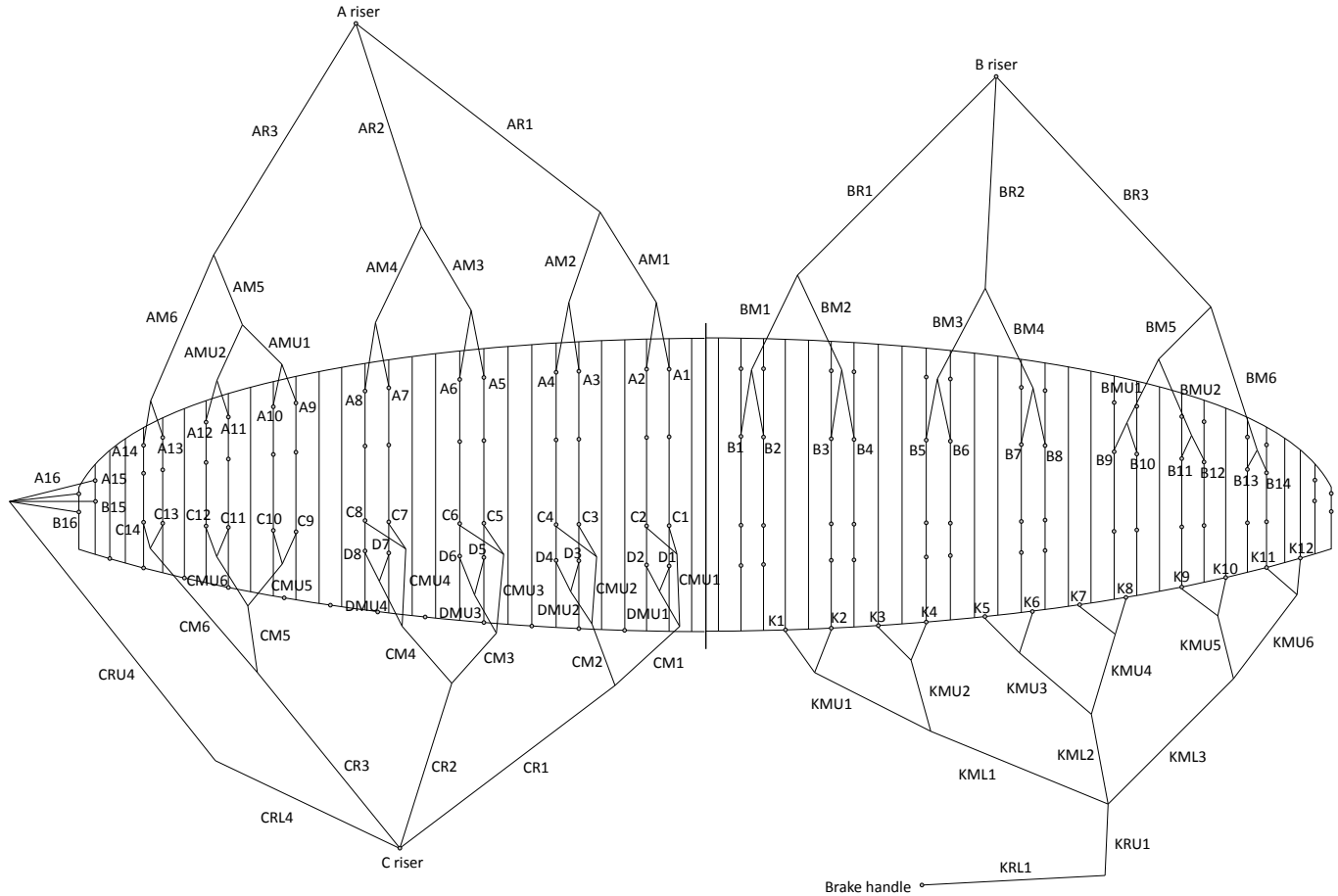
## Checkflug

Im Normalfall ist bei Befolgen der vorliegenden Verfahrenseinweisungen kein Checkflug erforderlich. Sollten besondere Umstände vorliegen, liegt es im Ermessen des Prüfers einen Checkflug vorzunehmen. Hierbei sind die Anweisungen des Herstellers zu beachten.

## Dokumentation

Die jeweiligen Prüfergebnisse, die Beurteilung des Gesamtzustandes des Gleitsegels, sowie Reparaturen und Korrekturen sind im Prüfprotokoll des Herstellers festzuhalten. Die Soll-, Ist- und Differenzwerte der Leinenlängen sind im Leinenmessblatt festzuhalten. Das Prüfprotokoll ist zusammen mit dem Betriebshandbuch aufzubewahren. Die Durchführung der Nachprüfung sowie die Fälligkeit zur nächsten Nachprüfung sind mit Datum und Unterschrift des Prüfers und dessen Prüfnummer auf oder neben dem Typenschild festzuhalten.

# LINE DIAGRAM



## RISER DIAGRAM / LENGTHS (mm)

## TECHNICAL SPECIFICATIONS



|                                  | XS    | S     | MS    | ML     | L      | XL      |
|----------------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|---------|
| No. of Cells                     | 57    | 57    | 57    | 57     | 57     | 57      |
| Projected Area (m <sup>2</sup> ) | 18.0  | 20.1  | 21.2  | 22.3   | 23.7   | 26      |
| Flat Area (m <sup>2</sup> )      | 21.4  | 23.8  | 25.1  | 26.5   | 28.1   | 30.8    |
| Projected Span (m)               | 8.55  | 9.02  | 9.27  | 9.51   | 9.78   | 10.25   |
| Flat Span (m)                    | 10.09 | 11.51 | 11.82 | 12.13  | 12.48  | 13.08   |
| Projected Aspect Ratio           | 4.05  | 4.05  | 4.05  | 4.05   | 4.05   | 4.05    |
| Flat Aspect Ratio                | 5.55  | 5.55  | 5.55  | 5.55   | 5.55   | 5.55    |
| Root Chord (m)                   | 2.47  | 2.61  | 2.68  | 2.75   | 2.83   | 2.97    |
| Glider Weight (Kg)               | 4.9   | 5.2   | 5.5   | 5.7    | 6.0    | 6.3*    |
| Max Control Travel (cm)          | 74    | 74    | 75    | 74     | 74     | 75      |
| In-Flight Weight Range (Kg)      | 55-70 | 65-85 | 75-95 | 85-105 | 95-115 | 110-130 |
| Certification EN/LTF             | B/B*  | B/B*  | B/B*  | B/B*   | B/B*   | B/*     |

\*To be confirmed

| Non Accelerated                                |     |
|--|-----|
| A  | 500 |
| B  | 500 |
| C  | 500 |
| Accelerated <small>Pulleys axis - axis</small> |     |
| A  | 350 |
| B  | 400 |
| C  | 500 |

## MATERIALS

All Ozone gliders are made from the highest quality materials available.

### ↗ Cloth

#### **Upper-surface**

Dominico DOKDO 30D MF

#### **Lower-surface**

Dominico DOKDO 30D MF

#### **Internal Ribs**

Skytex 9017 E29A / Dominico DOKDO 30D FM

#### **Leading-edge reinforcement**

P18 plastic pipe

### ↗ Line Set

#### **Lower cascade**

Liros PPSL - 200/160/120kg, Liros DSL - 140kg

#### **Middle cascade**

Edelrid 8000U - 50/70/90/130kg

#### **Upper cascade**

Edelrid 8000U - 50/90/70kg

### ↗ Risers and hardware

#### **Shackles**

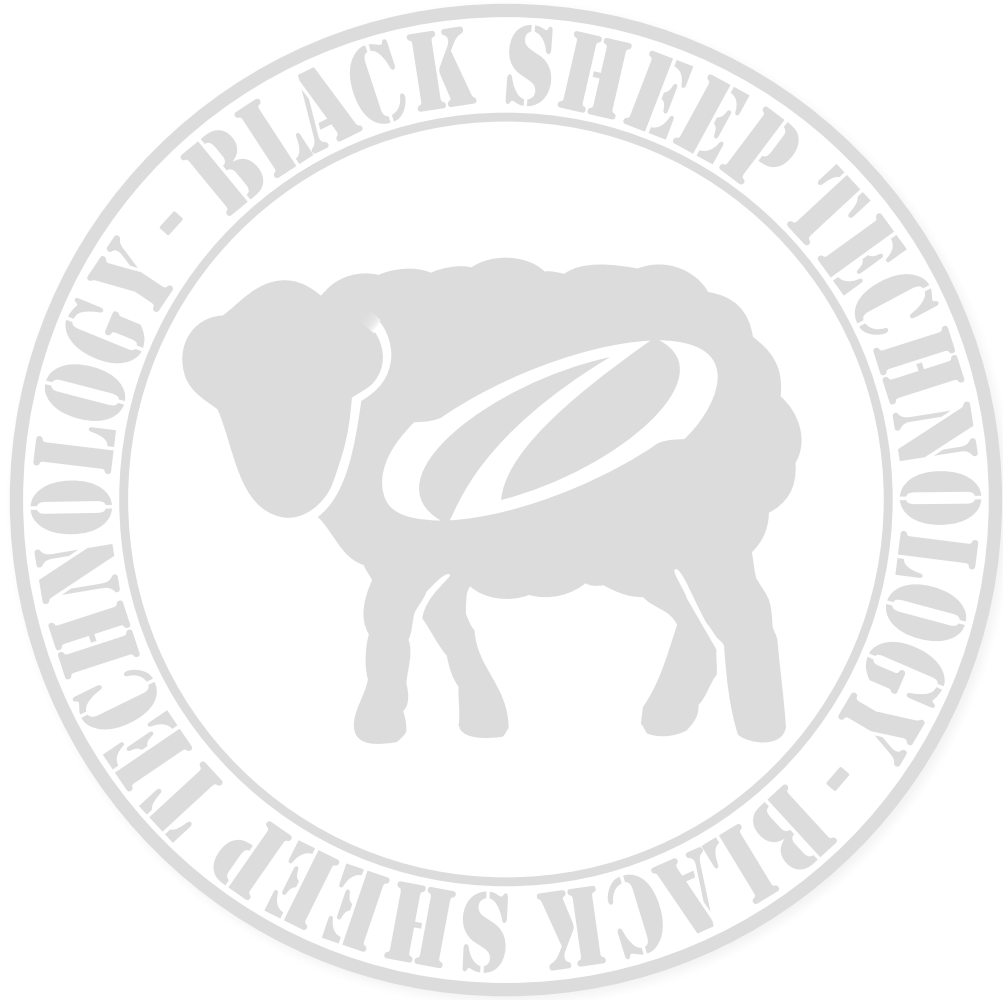
High quality micro maillons from Maillon Rapide.

#### **Riser webbing**

12mm zero stretch polyester webbing

#### **Pulleys**

Ronstan ball bearing



**RUSH4**

[WWW.FLYOZONE.COM](http://WWW.FLYOZONE.COM)