



**OZONE**

**РАСШИРЕН**

YOUR WING IS HERE



***MAGNUM***

***MAG2LITE***

TRUE

PREFERRED

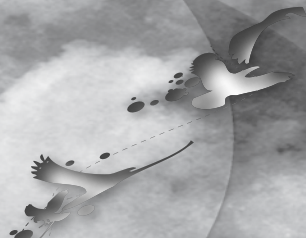


# CONTENTS



Pilots Manual (Eng)	2 > 17
Manuel de VOL (Fr)	18 > 35
Betriebs HANDBUCH (D)	36 > 53
Line Diagram	54
Spreader Bar Diagram	55
Riser Diagram/Lengths	55
Materials	56
Technical Specifications	56

РАСМОНАШ





**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.

All of 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 includes the sites of Gourdon, Monaco and Col de Bleyne and 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 your new paraglider; so to keep costs low and quality high we build all our wings in our own production plant. 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.

This manual will help you get the most out of your Magnum2. It details information about its 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. If you need any further information about Ozone or any of our products please check [www.flyozone.com](http://www.flyozone.com) or contact your local dealer, school or any of us here at Ozone.

It is essential that you read this manual before flying your new wing for the first time.

Please ensure that this manual is passed on to the new owner if you ever resell this paraglider.

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 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 is 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.

Avoid flying your glider in rain, snow, strong wind, and 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 MAGNUM 2

The Magnum series has been used by more professional tandem pilots around the world over the past 5 years than any other wing. We are proud of the Magnum's legacy and it has been a very difficult job to improve upon the original design. Our goals were to maintain the best characteristics of the original Magnum while making it even easier to fly.

The Magnum2 was more than three years in development, and has been tested thoroughly in all flyable conditions; from high wind launches to tail wind launches, high mountain air to coastal soaring and everything in between. Like the original Magnum, it is strong and versatile enough for any professional tandem pilot, and excels in all conditions.

What professional pilots will notice first when flying the Magnum2 is an easier launch due to a much lighter sail. Incredibly, without reducing the wing's strength or durability we have reduced the weight by 700g. This has improved not only the inflation and launch, but the in-flight behaviour as well. The next obvious improvement is the reduced brake pressure. Pro pilots will appreciate the easier feel in turns and also a more sensitive and easily accessed flare for soft landings.

With a slightly increased aspect ratio and 6 more cells, the Magnum2 outperforms the original not only in comfort and ease of use, but also in glide performance and climb efficiency. A new line plan has allowed an 18% reduction in line drag, allowing you and your passenger more time in the air, if you want it. And if you don't, the proven "Ear-Blocker" system will get you down quickly and easily.

What passengers will notice (or not notice, as the case may be) is the smoothest tandem ride that we've ever felt. An increase in overall efficiency has also improved the "smoothness" of the ride, with better behaviour in active conditions.

### ➤ Bag

The bag has been especially redesigned for the Magnum2 to be comfortable and useful (padded hip belt, ergonomic and adjustable shoulder straps). Its large volume will allow you to store all equipment, including both pilot and passenger harnesses whilst still being comfortable for hiking. We've also added some pockets on the side and on the top, handy for all those easily lost accessories. In addition to the standard bag, there is the Easy Bag option. This is useful for quick packing and for UV protection. Just mushroom the glider, pop it inside and away you go, nothing could be easier and faster.

### ➤ 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 bear 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.

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

### ➤ Risers

The Magnum2 has been designed with a 4 riser system. Each riser is covered with coloured webbing, which makes them easy to identify. The A's are GREY. You will notice that the A's are split in two parts. The small riser on the back, holding only one line, is the "Baby A"; it has been designed to make applying "Big Ears" simple. The B's, C's and D's are BLACK.

## ➤ Trimmers

The Magnum2 comes equipped with trimmer risers so that the trim speed can be adjusted to personal taste depending on the payload.

The trimmers have a stitched white line to represent 'standard trim'. This is the trim we recommend for 'normal' flight with 'normal' wing loadings. In this position the Magnum2 will achieve its best glide for calm air,

When launching it is best to partly release the trimmers (approx 2cm) from the white line to give a faster inflation.

The sink rate and brake pressure are reduced with the trimmers in the fully slow position, this speed should be used when ridge soaring or thermalling. However if you are flying near the bottom of the weight range it is recommended to not fly at the slowest trim.

For better penetration in headwinds and improved glide performance in sinking air, crosswinds or headwinds you should fly faster than trim speed by releasing the trimmers. Using up to half or three-quarter trim does not degrade the glide angle or stability significantly and will improve your flying performance, as you will reach the next thermal faster and higher. At full speed the Magnum2 is stable, however we recommend not to fly at full speed close to the ground or in turbulence.

Whilst making the landing approach it is recommended to return the wing to the white line setting.

**Warning: When flying with a light load do not fly in the fully slow position.**

**Warning: Do not fly with the trimmers fully released when close to the ground or in turbulent air.**

## ➤ Spreader bars

Your Magnum2 comes with a pair of Ozone spreader bars which incorporate an innovative Ear Blocker Big Ears system. Make sure that you attach the spreader bars to the correct side; the spreader marked with an L is for the left side and the spreader marked with an R is for the right side.

Ensure that the ear stopper ball is located facing to the outside.

The spreader bar has a single hang point (coloured Grey) at one end and twin hang points (coloured Blue) at the other. The single loop (Grey) is for the attachment of the pilot's harness. The twin loops (Blue) are for the passenger's harness, either the upper or lower loop can be used depending on the size and weight of the passenger, but always ensure the passenger is hooked into matching loops on both spreader bars.

The loop in the centre of the spreader bar (coloured Red) is for attaching the spreaders to the glider's risers. The spreader bars should be attached to the risers of the glider with the trapezoidal links so that the single loops (Grey) are to the rear for the pilot to clip into. If you use karabiners instead of trapezoidal links you must make sure that they are tandem rated.

We recommend that you always fly your tandem with a reserve parachute suitable for your maximum all up flying weight. A twin bridle reserve should be used; each bridle should be attached to the main suspension point (red) on spreader bar with a separate karabiner (not supplied). The two bridles should be threaded up through the Velcro loop and under the protective black cloth flap, before clipping into the main suspension point.

See pages 9 and 55







## BASIC FLIGHT TECHNIQUES

Before flying tandem it is important that you are a competent and experienced pilot that has received appropriate training and attained the necessary qualifications. Taking passengers for a paragliding flight is a huge responsibility and not one to be taken lightly. It is important especially if the passenger is new to the sport that they receive a thorough pre flight briefing so that they are aware of all the possible incidents that may occur during the flight, and how to react to them.

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.

Lay out the Magnum2 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 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 check list:

1. Check reserve parachute - pin in and handle secure
2. Helmets on and fastened
3. All harness buckles closed on the pilot and passenger - check leg straps again
4. Karabiners and maillons tight
5. Lines cleared
6. Leading edge open
7. Trimmers set equally
8. Aligned directly into wind
9. Airspace and visibility clear

## ➤ Launching

Your Magnum2 will launch with either the forward or reverse techniques. Whilst inflating your wing, you should hold both of the A risers (main A and baby A) on each side. Once clipped in, and you have gone through the take-off check list (above), stand central to the wing to ensure an even and progressive inflation. Releasing the trims approx 2cm from the white line will ensure a faster inflation.

### Forward Launch - Nil to Light winds

When the wind is right, move forward, your lines should become tight within one or two steps. The Magnum2 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, this will cause the leading edge to deform and make inflation difficult. 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 wing is inflated correctly, accelerate smoothly off the launch.

### Reverse Launch - Light to Strong Winds

Lay out your Magnum2 as you would for the forward launch. However, this time turn to face the wing, passing one entire set of risers over your head as you turn. Now you can pull the Magnum2 by it's A-risers. Once the wing is overhead, brake it gently, turn and launch. In stronger winds, be prepared to take a few steps towards the glider as it inflates. (Remember to brief your passenger that they may need to take a few steps backwards). This will take some of the energy out of the glider and it will be less likely to over fly you and pull you off the ground. 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 a lot! It's great fun, and will give you a much better feel for your Magnum2's flight characteristics. It will also improve your overall enjoyment of flying by making your launches easier.

## ➤ Active Flying

To minimise the likelihood of suffering collapses in turbulent conditions, it is essential to fly actively.

All good pilots react to the feedback the gliders send them, and are constantly adjusting their speed and pitch to match the movements of the air. The key elements of active flying, are pitch control and pressure control:

As the glider pitches in front of you, use the brakes to slow it down. Equally, as the glider drops behind you, release the brakes to allow it to speed up.

Flying with a small amount of brake applied (approx 20cms) will allow you to best feel the feed back of the wing. In turbulent conditions the internal pressure of the wing can change, this can be felt through the brakes. The aim is to maintain a constant pressure at all times. 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 brake in rough air as you could inadvertently stall the wing. Always consider your airspeed.

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. These are skills 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 advice you to keep hold of your brakes. Do not fly in turbulent conditions.**

## ➤ Turning

To familiarise yourself with the Magnum2 your first turns should be gradual and progressive.

To make efficient and co-ordinated turns with the Magnum2 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, use the outer brake. Encouraging your passenger to weight shift aswell will also improve the turning characteristics.

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

## ➤ Landing

The Magnum2 shows no unusual landing characteristics but as a reminder, here are some tips:

- Always set up 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 and move the passenger to one side before the actual landing, this allows you both to be able to run/step without tripping over each other. Do not slow down gradually, instead, allow the glider to fly at full speed for your final descent until you are around 1 metre above the ground. Apply the brakes slowly and progressively to slow the glider down until the glider stalls and you are able to step on to the ground. Taking a wrap will allow for a fuller flare.
- Be careful not to flare too hard at full speed as the glider might climb again before stalling. If the glider does begin to climb, ease off the brakes until it stops climbing, then flare again, but slower this time. If this does happen, don't put your hands up! You should keep the brakes at mid speed, stand up, be ready to run





## ADVANCED FLIGHT TECHNIQUES

### ➤ 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 of the Magnum2 increases its sink rate. This is useful for staying out of cloud or descending quickly. To pull big ears on the Magnum2, keep holding your brake handles and take the outermost A-line (Baby A) on each side, then pull it down until the tips of the wing fold under.

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

To reopen your big ears, release both baby As 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). But Ozone don't 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.**

### ➤ Ear Blocker system

To use the ear blocker system, after pulling-in the big ears simply hook the outermost A line to the underside of the red ball on the spreader. Keep the A lines and your hands to the outside of the spreader bars at all times, do not try to use the system from the inside as this could result in tangles and potential danger. Make sure that the line is settled neatly under the ball and double check that it cannot accidentally slip off.

Once engaged your hands are free, you can keep hold of the brakes

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.
- Always land heading into wind!
- In light winds 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 to soften the impact as you touch down.
- 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, then run towards it.
- If the wind is very strong, and you feel you might be dragged, stall the glider with the C risers. This stalls the Magnum2 in a very quick and controllable way and will drag you less than if you use the brakes.

## TOWING

The Magnum2 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.

and make small directional adjustments but the major directional control should still be with weight shift. Be aware that with the ear blocker system engaged it is possible that the brake range will be reduced (higher stall speed) and the roll response of the wing changed. For this reason you should concentrate on flying the wing carefully with small, smooth inputs and not use big directional control movements.

**IMPORTANT: Practice using the ear system for the first time in smooth conditions, get used to the action of engaging and disengaging the line in a smooth controlled manor.**

**WARNING: With big ears engaged the flying characteristics of any wing is changed, maintain good airspeed and avoid deep brake movements or sudden turns. This will reduce the possibility of entering a stall or spin.**

The ears should be released with plenty of altitude; well before your final landing approach. If you need to perform big ears to lose more height on approach then do so 'manually' - without using the blocker system.

To release the big ears simply push the line away from the red ball. Push the A line towards the outside using the palm of your hand, alternatively you can use your thumb to push the line from the ball itself. The line will easily slide off the ball and the wing tip will start to inflate.

If the wing tip does not spontaneously inflate use a small brake input to encourage it to do so.

## ➤ Big ears and trimmers

Once the big ears are engaged you can further increase the sink rate by releasing the trimmers.

## ➤ 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!

**WARNING; Ozone strongly recommends to NOT use this manoeuvre!**

## ➤ B-Line Stall

B-stall is for fast descents in emergency situations only. B-stall is performed by symmetrically pulling down on the B-risers.

To initiate the B-stall place your fingers between the lines above the maillons on the B risers. Do not release the brake handles. As you pull the B-lines down the airflow over the wing is broken and the glider loses its forward speed but remains open and you will descend at around 6 m/s.

If you pull too much B-line the glider will horseshoe and move around a lot.

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 again.**

The load applied on the B lines during this manoeuvre is not very good for your glider, only use it in emergency situations.

## ➤ Spiral Dives

If you turn your Magnum2 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 Magnum2 will first turn almost 360 degrees before it drops in to the spiral. Once in the spiral you must





apply a little outside brake to keep the outer wing tip pressured and inflated.

Safe descent rates of 8 metres per second (500 ft/min approx.) are possible in a spiral dive, but at these rates the associated high speeds and G-forces can be disorientating, especially for the passenger so pay particular attention to your altitude.

To exit the spiral dive, return your weight shift to a central position and then slowly release the inside brake. As the Magnum2 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 Magnum2 shows no indication of remaining neutral in the spiral dive, however some parameters could interfere with its behaviour such as; wrong settings of the chest strap (too wide), total weight in flight outside of the certified weight range, or being in a very deep spiral at a very high sink rate. 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 a small amount of outside brake and the glider will 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. These can be anything from a small 30% (asymmetric) collapse to a complete (symmetric) collapse.

Most collapses can be prevented with good active flying skills, however if a collapse does occur the most important thing is to not panic!

The first course of action for an asymmetric collapse should always be to take control of the direction of flight. You should fly away from the ground, obstacles and other pilots. Asymmetric collapses can be controlled by weight shifting away from the collapsed side and applying the necessary amount of brake to control your direction. This act alone will, most of the time, be enough for a full recovery of the wing.

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 collapse you must be very careful to not apply too much brake so that the remaining flying side stalls. If you are unable to stop the glider turning without exceeding the stall point, 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 whilst trying to retain directional control. The pumping action should be deep and hard. Pumping too short and fast will not reinflate the wing, whilst pumping too long and slow may take the wing close to, or beyond, the stall point. A stubborn collapse may require several firm pumps.

Symmetrical (front) collapses normally reinflate without pilot input, however 15 to 20cm of brake applied symmetrically will speed the process. As soon as the wing re-inflates keep your hands high to ensure the wing recovers airspeed and does not enter a parachutal stall.

## ➤ Cravats

When the tip of your wing gets stuck in the lines, this is called a 'cravat'. This can make your glider go into a rotation which is difficult to control. The first solution to get out of this situation is to control your direction and then pull down the stabilo line (red line on the B riser). You must be careful with any brake inputs not to stall the opposite wing.

If this does not work, try pumping the cravated side (using a similar method to an asymmetric collapse). Inducing a collapse on the side of the cravat sometimes works otherwise a full stall is the only other option.

**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 resume their normal shape on a very slow release of the B-lines, but carry on descending vertically and without full forward motion. This situation is called 'deep stall' or 'parachutal stall'.

It is highly unlikely to happen on any OZONE glider, but should it happen, your first reaction should be to fully raise both brakes and the glider should return to normal flight. If nothing happens after a few seconds, reach up and push the A-risers forwards or release the trimmers 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: Never fly in rain or with a wet wing, this will significantly increase the likelihood of parachutal stall. If you are accidentally caught-out in a rain shower then land**

**immediately. DO NOT use big ears as a descent technique; big ears with a wet wing will further increase the chances of a parachutal stall occurring. Instead, lose height with gentle 360's and make sure to consider your air speed during final approach, release the trimmers a small amount if necessary.**

## CARING FOR YOUR WING

### ➤ Storage

Always store all your flying equipment in a dry room, protected from the 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).
- Dry your wing preferably out of the sun, in the wind. Never use a hair dryer, etc.
- If you land in the salt water, you must clean it with fresh water first and then dry it.
- 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.

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

### ➤ 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 strongly 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.

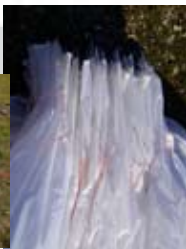




**Step 1** Lay mushroomed wing on the ground or the Saucisse pack. It is best to start from the mushroomed position as this reduces the dragging of the leading edge across the ground.



**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 etc.
- Change your main brake lines if they become damaged.

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.

## ➤ Cleaning

Any kind of wiping/scratching can damage the coating of the cloth, therefore it is best to NOT attempt to clean your wing unless it is absolutely necessary. We recommend 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 can 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 you need in the supplied repair kit. 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 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 80 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/ground handling/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 a 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.

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 that confirms 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.**

Finally, if in doubt, a flight test that confirms that the wing behaves normally can be done 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 Magnum2 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 Magnum2 in any way.**

## OZONE QUALITY & SERVICE

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)





## OZONE GUARANTEE

Ozone guarantees all of its products against manufacturer's defects or faults. Ozone will repair or replace any defective product free of charge.

Ozone and its distributors provide the highest quality service and repair, and damage to products due to wear and tear will be repaired at a reasonable charge.

## 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 those areas you will be exposing yourself to more danger than is necessary.

Flying is an immense subject which takes years to learn, so let your experience build slowly, don't put pressure on yourself, you have plenty of time to learn as many people fly well into old age. If conditions aren't good now then pack up and go home, there is always tomorrow.

Don't overestimate your abilities, be honest with yourself. As the wise saying goes, 'it is better to be on the ground wishing you were in the air, than to be in the air wishing you were on the ground'.

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. You'll be less likely to get hurt and more likely to have a great day's flying.

Ground handling is also a form of flying. It teaches you to be sensitive to your glider and to understand the feedback it sends you, so practice as much as you can.

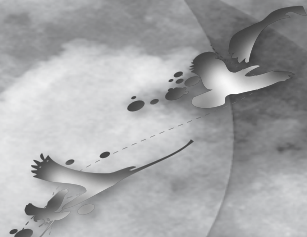
Finally, RESPECT the weather, it has more power than you can ever imagine. Understand what conditions are right for your level of flying and stay within that window.

Happy flying & enjoy your Magnum2.

Team Ozone



РАСМОНАШ





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 Magnum2. 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 Magnum2 pour la première fois il est très important que vous lisiez attentivement ce manuel de vol.

Si vous revendez votre Magnum2 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 Magnum2. Merci de consulter ce site régulièrement.

Safe Flying  
Team 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 Magnum 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.

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

Seulement si vous faites toujours preuve de rigueur dans vos jugements, vous vivrez alors de nombreuses et heureuses années de vol.. Le 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 a le 'design team' et il travail 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 travail 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 dépensons 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 Ngan et dirige plus de 700 employés.



## VOTRE MAGNUM 2

La série des biplaces Magnum a été utilisée par plus de pilotes professionnels que n'importe quelle autre voile pendant ces 5 dernières années. Nous sommes fiers de cet héritage et il a été difficile d'améliorer le concept original. Nos buts étaient de conserver les meilleures caractéristiques du Magnum initial tout en le rendant plus facile à piloter.

Le Magnum2 a demandé plus de trois ans de développement et il a été testé de manière exhaustive dans toutes les conditions de vol; décollages ventés, vent arrière, conditions alpines et de bord de mer, et tout ce qu'il y a au milieu. Comme le Magnum d'origine, il est à la fois sûr et polyvalent pour tous les biplaceurs professionnels et excelle en toutes conditions.

En volant avec le Magnum2, les professionnels remarqueront en premier un décollage plus facile grâce à une voile plus légère. Sans réduire la résistance ou la longévité de la voile, nous avons réduit le poids de 700 grammes. Cela améliore non seulement le gonflage et le décollage, mais aussi les comportements en vol. L'autre amélioration évidente est la réduction de la pression aux freins. Les pros apprécieront le virage plus facile et aussi une ressource plus facile et plus sensible pour un posé plus doux.

Avec un peu plus d'allongement et 6 cellules supplémentaires, le Magnum2 dépasse la version précédente non seulement en termes de confort et de facilité d'utilisation, mais aussi en finesse et en taux de montée. Un nouveau plan de suspentes a permis une réduction de 18% de la traînée de suspentage, ce qui vous permettra de passer plus de temps en l'air avec votre passager si vous le souhaitez. Et si vous voulez descendre, le coinqueur d'oreilles vous ramènera au sol rapidement et facilement.

Les passagers remarqueront (ou pas, selon les cas) le meilleur confort de vol qu'on puisse offrir. Une augmentation de l'efficacité globale de la voile a aussi permis une amélioration de la « douceur » du vol, avec un meilleur comportement en conditions actives.

### ➤ Le sac de portage

Le sac a été spécialement redessiné pour le Magnum2 pour avoir un portage confortable et efficace (ceinture matelassée et bretelles ergonomiques réglables) tout en gardant un volume adapté à tout le matériel de vol pour deux personnes. Les poches latérales et supérieures facilitent le rangement de l'ensemble de votre équipement. Nous vous proposons le Easy Bag en option. Il est utilisé pour un pliage simple et rapide ainsi que pour une protection au UV lors d'attente sur le décollage. Prenez votre aile en champignon, posez-la sur le Easy bag déplié, refermez le tout en ajustant les sangles de serrage. Hop sur le dos et c'est parti, il n'y a pas plus simple et rapide.

### ➤ 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/drisse 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. Attention l'amplitude de traction doit être plus faible pour obtenir un virage, utilisez également votre sellette.**

## ➤ Les élévateurs

Le Magnum2 a été conçu avec des élévateurs à 4 brins. Chaque élévateur est recouvert d'une sangle de couleur différente, afin de pouvoir les identifier au sol comme en l'air, rapidement et sûrement.

- Les A sont GRIS. Vous noterez que les A sont divisés en deux. Le brin qui se trouve à l'arrière, ne comportant qu'une seule suspente est le " BabyA ". Il vous permet de faire les oreilles aisément tout en gardant les commandes de freins en main.
- Les B, C et D sont Noirs

## ➤ Les afficheurs ou trims

Le Magnum2 est équipé d'afficheurs afin que la vitesse bras hauts puisse être ajustée en fonction de vos goûts et de la charge emportée.

Les trims possèdent une ligne de couture blanche qui représente le trim "standard". C'est la position que nous conseillons pour le vol « normal » avec une charge « normale ». Dans cette position le Magnum2 volera à sa meilleure finesse en air calme.

Au décollage il peut être avantageux de relâcher légèrement les trims (environ 2cm) pour permettre un gonflage plus rapide.

Le taux de chute et la pression aux freins sont réduits quand les trims sont totalement tirés (position la plus lente), cette vitesse peut être utilisée en soaring ou pour exploiter les ascendances.

Cependant si vous volez près du bas de la fourchette de poids il n'est pas conseillé de voler en position lente.

Pour une meilleure pénétration dans le vent de face ou de travers et

une meilleure finesse en air descendant, vous devez voler plus vite que la vitesse normale en relâchant les trims. Jusqu'à la moitié ou au tiers de la course des afficheurs, la finesse et la stabilité ne seront pas dégradées de manière significative et votre performance s'en trouvera améliorée. Le Magnum2 est stable à pleine vitesse, cependant nous conseillons de ne pas voler à pleine vitesse proche du relief ou en air turbulent.

Pour effectuer l'approche d'atterrissage il est conseillé de remettre les afficheurs en position standard.

**Attention: Si vous volez avec une faible charge, ne volez pas totalement ralenti.**

**Attention: Ne volez pas avec les afficheurs complètement relâchés si vous êtes proche du relief ou en air agité.**

## ➤ Les écarteurs

Le Magnum2 est livré avec une paire d'écarteurs Ozone, ils comportent un système innovant pour faire les oreilles appelé Ear Blocker System et deux maillons trapézoïdaux. Il y a deux écarteurs latéralisés droite et gauche. Assurez-vous de bien attacher les écarteurs aux bons côtés; l'écarteur marqué avec un L (comme Left) est à gauche celui marqué avec un R (comme Right) est à droite. Assurez-vous que la boule de blocage est bien vers l'extérieur de l'élévateur.

L'écarteur a un unique point d'accroche (coloré en gris) à une extrémité et un double point d'accroche (coloré en bleu) à l'autre. Le point d'accroche gris sert à l'accrochage de la sellette du pilote. Les points d'accroches bleus servent à l'accrochage de la sellette passager. Le choix du point d'accroche bleu haut ou bas dépend du poids et de la taille du passager et des habitudes du pilote, cependant, assurez-vous de bien accrocher le passager aux à la même hauteur sur les élévateurs droite et gauche. Le point d'accroche central (coloré en rouge) sert à l'accroche des élévateurs de la voile. Le point d'accroche central doit être relié aux élévateurs de la voile par des maillons rapides trapézoïdaux de façon à ce que le point d'accroche gris soit vers l'arrière. Assurez-vous que votre maillon est assez







solide pour une utilisation biplace.

Nous vous recommandons de voler en biplace avec un parachute de secours homologué pour votre poids total volant maximum. Un secours à deux sangles doit être utilisé ; chaque sangle doit être fixée au point d'accroche central (rouge) de l'élèveur par un autre maillon différent du maillon servant à l'accroche des élèveurs. La boucle velcroquée et la housse velcroquée sur le dessus de l'élèveur entre le point d'accroche rouge et le point d'accroche gris (pilote) servent à mieux guider et protéger les sangles vers le pilote.

Voir pages 26 et 55.

## VOLS DE PRISE EN MAIN

Pour vous familiariser avec votre aile, vous devez faire du gonflage au sol. Essayez le Magnum2 pour la première fois dans des conditions calmes sur un site connu de vous le temps de vous habituer à votre nouvelle aile.

### ➤ Préparation

Dépliez votre Magnum2 sur son extradors 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'élèveurs et assurez vous que les suspentes sont "claires" sans tour ni boucle ni noeud en partant des freins puis les D, puis les C, les B et enfin les A. Procéder de même avec l'autre groupe d'élèveurs.

### 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 pour vous et votre passager
3. Toutes les attaches de sangles du harnais fermées. Vérifiez encore les attaches de cuisses. Pour vous et votre passager
4. Mousquetons et maillons fermés.
5. Trim au même réglage

6. Bonne prise des élèveurs avant et poignées de freins.
7. Bord d'attaque ouvert.
8. Positionnez l'équipage correctement par rapport au vent.
9. Espace libre et bonne visibilité.

### ➤ Décollage

Vous pouvez gonfler votre Magnum2 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'élèveurs A (A et BabyA) de chaque côté doivent être prises en main. En vent fort pendre seulement le A sans 'baby A'.

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. Le Magnum2 commencera à gonfler immédiatement. Maintenez une pression constante sur les élèveurs jusqu'à ce que l'aile soit au-dessus de votre tête.

A ce stade, ne tirez pas sur les élèveurs, ceci déformerait le bord d'attaque et menacerait le bon déroulement du décollage. Déplacez-vous toujours doucement durant 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 Magnum2 comme décrit ci-dessus.

Faites face à la voile en effectuant un demi tour en passant le jeu entier d'élèveurs du côté extérieur à votre demi tour au dessus de

la tête. Dans ce cas laissez votre passager face à la pente. Vous pouvez alors gonfler votre Magnum2 en tirant les A (sans les 'baby 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. Le passager lui recule tout en maintenant une résistance en restant en déséquilibre avant. 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 Magnum2 en vol. Vous améliorerez votre pilotage ainsi que votre technique de décollage.

## ➤ Caractéristiques de vol

Le Magnum2 est une aile avec un fort allongement, destiné aux pilotes expérimentés qui ont une bonne expérience et compréhension du parapente et du vol actif. Ceci est essentiel pour prendre la responsabilité de voler sereinement en biplace.

Vous remarquerez les bonnes sensations de portance et de glisse du Magnum2. Lors de planes, il reste solide et homogène même afficheurs relâchés car il possède une bonne résistance aux fermetures.

La maniabilité du Magnum2 est étonnante pour une aile de biplace. Nous avons beaucoup travaillé afin d'obtenir une aile qui puisse faire des virages serrés et efficaces car la capacité à exploiter les ascendances est très importante en cross et en vol thermique.

Pour obtenir le meilleur de votre Magnum2, nous vous conseillons de prendre en compte les informations suivantes.

## ➤ Vol normal

En vol bras hauts (trim speed), le Magnum2 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'afficheurs. En l'utilisant à moitié, vous ne dégraderiez pas excessivement la stabilité de l'aile et améliorerez la performance en vol en rejoignant le prochain thermique plus vite et plus haut. Afficheurs relâchés à fond, le Magnum2 est stable. Toutefois, nous déconseillons de voler accéléré au maximum près du sol ou en turbulences.

En appliquant près de 30cm de freins, et les trims en position lente le Magnum2 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 envoie 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.**

## ➤ Virage

Pour vous familiariser avec le Magnum2 vous devez effectuer vos premiers virages graduellement et progressivement. Pour réussir un virage efficace et bien coordonné sous votre Magnum2, vous devez regarder dans la direction où vous voulez aller, vous et votre passager penchez dans les sellettes 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. Encouragez votre passager à participer. Cela apportera de meilleures caractéristiques au vol et sera un acte pédagogique.

**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 (votre passager restant face au vent en déséquilibre avant) dès que vos pieds sont au sol pour freiner symétriquement et progressivement votre aile jusqu'au décrochage. 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. N'oubliez pas qu'un biplace a plus d'inertie qu'une voile solo.**

En approche, Les manoeuvres brutales et les virages à fortes inclinaisons sont à proscrire. Elles auraient des conséquences négatives sur l'atterrissage.

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 vous et votre passager de vos sellettes et ceci surtout en conditions aérologiques mouvementées à l'atterrissage et soyez en léger déséquilibre avant (appui sur la ventrale) lors de l'arrondi.

Lors de la finale, en décalant votre passager sur le côté (en vous aidant de votre genou) l'arrondi et le déplacement au sol en seront grandement facilités.

### ➤ 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 du Magnum2. 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 le kit oreille (élévateur BabyA) de chaque côté 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. Le passager dans ce cas peut participer en tenant le kit oreille vous permettant alors de continuer à utiliser les commandes.

Pour rouvrir les oreilles, relâchez le kit oreille 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 le kit oreille 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.**

### ➤ Ear Blocker System.

Après avoir tiré les oreilles, passez la suspente derrière la boule rouge sur l'extérieur de l'élévateur. Toujours manipuler le système par l'extérieur des élévateurs. Ne jamais utiliser le système de l'intérieur car cela pourrait engendrer des problèmes de coincement. Assurez-vous que la suspente passe correctement sous la boule rouge et assurez-vous qu'elle ne glisse pas accidentellement.

Une fois la suspente coincée sous la boule, vos mains sont libres, vous pouvez garder vos commandes et faire de faibles ajustements directionnels mais le plus gros du contrôle doit être fait à la sellette. Sachez qu'avec les oreilles coincées dans l'Ear Blocker System, la longueur aux commandes avant le décrochage peut être réduite et la réponse en roulis de la voile différente. Pour cela vous devez vous concentrer à voler avec de faibles ajustements et ne pas faire de gros mouvements de contrôle.

**IMPORTANT: Essayer l'Ear Blocker System pour la première fois en conditions calmes, entraînez vous à l'action de coincer et de libérer la suspente d'une façon douce et contrôlée.**

**AVERTISSEMENT: Avec les Oreilles, les caractéristiques de vol de n'importe quelle voile sont changées. Maintenir suffisamment de vitesse et éviter les actions de commandes profondes et les virages brusques. Cela réduira les possibilités d'entrée en décrochage ou en vrille.**

Les Oreilles devrait être libérées avec beaucoup d'altitude; bien avant votre approche finale. Si vous avez besoin de faire les oreilles pour perdre plus d'altitude en approche, faites le manuellement sans utiliser le système.

Pour libérer les Oreilles, poussez simplement sur la suspente vers l'extérieur de la boule rouge. Poussez la suspente A avec la pomme de la main ou simplement avec votre pouce au dessus de la boule. La suspente glissera facilement à l'extérieur de la boule et l'oreille commencera à se rouvrir.

Si les Oreilles ne se rouvrent pas complètement d'elles-mêmes, faites une petite action à la commande.

**AVERTISSEMENT: N'utilisez pas l'Ear Blocker System près du sol ou en approche finale. Libérez toujours les oreilles du système avec beaucoup d'altitude et de temps avant l'atterrissage.**





## ➤ Ombres et afficheurs

Une fois les ombres repliées, vous pouvez encore accroître votre taux de chute en relâchant complètement les afficheurs.

## ➤ Ombres et 360

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

**OZONE déconseille fortement cette technique.**

## ➤ 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. Cela peut être très physique à réaliser en biplace selon le PTV.

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, relâcher symétriquement et rapidement les 2 élévateurs B. Votre aile revolera 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.**

C'est une manoeuvre d'urgence qui sollicite particulièrement la voile, n'en abusez pas.

## ➤ 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 commencer une spirale, regardez dans la direction où vous voulez évoluer, inclinez-vous dans votre sellette du côté du virage puis descendez progressivement la commande. Le Magnum2 effectuera un tour complet avant de s'inscrire dans une spirale engagée. Lorsque vous serez engagé dans cette spirale vous devrez appuyer un peu sur le frein extérieur afin de garder la plume extérieure de l'aile 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.

Pensez aussi au confort de votre passager.

Pour sortir d'une spirale engagée, remettez vous à plat dans la sellette puis remontez lentement le frein intérieur. Il est important de continuer à tourner pendant la décélération afin de diminuer la ressource en sortie de spirale. En effet une sortie trop brutale d'une spirale engagée entraîne une ressource importante suivie d'une abattée à contrôler. Entraînez vous à sortir progressivement en utilisant le transfert de poids dans votre sellette et le frein extérieur.

Le Magnum2 n'a aucune tendance à la neutralité spirale, néanmoins plusieurs paramètres peuvent interférer sur ce comportement comme une ventrale trop desserrée, un PTV hors fourchette de poids préconisée ou une spirale très engagée avec un fort taux de chute.

**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. Tenez compte de votre**

**passager et aussi le fait qu'un biplace a plus d'inertie pour sortir d'une spirale engagée.**

## INCIDENTS DE VOL ET RECOMMANDATIONS

### ➤ Parachutale

Il peut arriver qu'à partir d'un relâche très lent d'une descente aux B, d'un vol sous une forte pluie (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 relâchez complètement les afficheurs. 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 jamais voler sous la pluie ou avec une voile trempée, car cela augmenterait de façon significative les risques de parachutales. Si en vol, vous retrouvez accidentellement sous la pluie, allez poser immédiatement. NE PAS faire les oreilles comme moyen de descente, car les oreilles augmenteraient encore plus les risques de parachutales. A la place, perdez votre altitude en faisant des « gentils » 360 et assurez vous de garder de la vitesse lors de votre approche finale, utilisez les trims si nécessaire.**

### ➤ 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).

S'il vous arrivait de subir une fermeture, il faudra vous occuper de votre direction en premier lieu : vous éloigner du relief ou au pire ne pas vous en rapprocher. Pour cela, regardez loin devant vous pour garder un repère (ne pas regarder l'aile), vous pouvez 'contrer' à la sellette en chargeant le côté opposé à cette fermeture et par une action modérée avec le frein du même côté. Cette 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 stopper ce virage vers le côté fermé, vous devez agir de façon efficace mais en dosant l'amplitude du frein coté ouvert afin de ne pas décrocher celui-ci.

Si la fermeture n'est pas suivie d'une réouverture complète et spontanée, effectuez un freinage sur toute l'amplitude et sans brutalité. Cette action doit être répétée une ou deux fois jusqu'à la réouverture complète.

Pomper par à-coups n'aidera pas à regonfler plus rapidement la partie fermée. Laisser la commande en position basse trop longtemps peut provoquer le décrochage.

En cas de fermetures symétriques, le regonflage se ferait sans intervention du pilote, mais un freinage symétrique de 15 à 20 cm accélérera la réouverture.

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

En aérologie turbulente volez plus lentement. Cette position vous permettra de redonner de la vitesse ou de ralentir votre aile si nécessaire, c'est le contrôle permanent et anticipé du tangage et du roulis.





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 coté fermé (tout en surveillant votre altitude).

Ozone vous conseille de tenir les commandes en dragonne ou avec un tour de frein. Vous améliorez la précision de pilotage, vous ressentez mieux les informations de la voile donc l'anticipation est accrue.

## ➤ Cravates

La cravate est caractérisée par un bout d'aile coincée dans le suspentage. Elle peut entraîner une autorotation difficile à maîtriser. La première solution pour s'en débarrasser consistera, tout en conservant sa trajectoire, à tirer amplement la suspente du stabilo (reconnaissable à sa couleur rouge sur les élévateurs B). Si cette technique ne marche pas un décrochage complet sera l'ultime solution. Celui-ci ne peut être envisagé sans une formation adéquate et est à proscrire près du sol.

Enfin, si l'aile devient incontrôlable (rotation qui accélère, etc. ...) et que vous ne maîtrisez pas le 'décrochage', l'utilisation de votre parachute de secours devient alors nécessaire.

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 fortement 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 pliés, tournez l'aile sur le côté.



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



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



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



Etape 9. Tournez le saucisse bag sur le côté et faites le premier pli juste après les renforcements en plastiques du BA. Ne pas plier les renforcements en plastiques, mais continuer à 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.

Il est important de vérifier régulièrement votre Magnum2 très soigneusement et rigoureusement, surtout après un usage intensif ou une longue période d'hivernage.

## ➤ Rangement

Ranger toujours votre aile et votre équipement dans un endroit sec. Aussi, votre aile doit être stockée sèche, et à l'abri d'une chaleur excessive. Chaleur et humidité sont les facteurs de vieillissement les plus aggravants (exemple à proscrire: voile utilisée sous la pluie et stockée dans le coffre de la voiture au soleil).

Sécher votre aile en la laissant à l'ombre dans un endroit très aéré. Ne jamais essayer d'accélérer le séchage avec un sèche cheveux ou autres!

Si votre aile tombe dans l'eau de mer, il est nécessaire de la rincer à l'eau claire puis de la faire sécher.

Ne JAMAIS laisser d'insectes sur votre voile et la plier ainsi. En voulant s'échapper ils provoqueraient des trous dans le tissu.

## ➤ Nettoyage

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

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 Porcher 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

- 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 Magnum2, 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 Magnum2 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, extradoss.) est également effectué.

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

## TREUIL

Le Magnum2 peut être treuillé. 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 de l'équipage.

## MODIFICATION

Votre Magnum2 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 hauts 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 du Magnum2. 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!

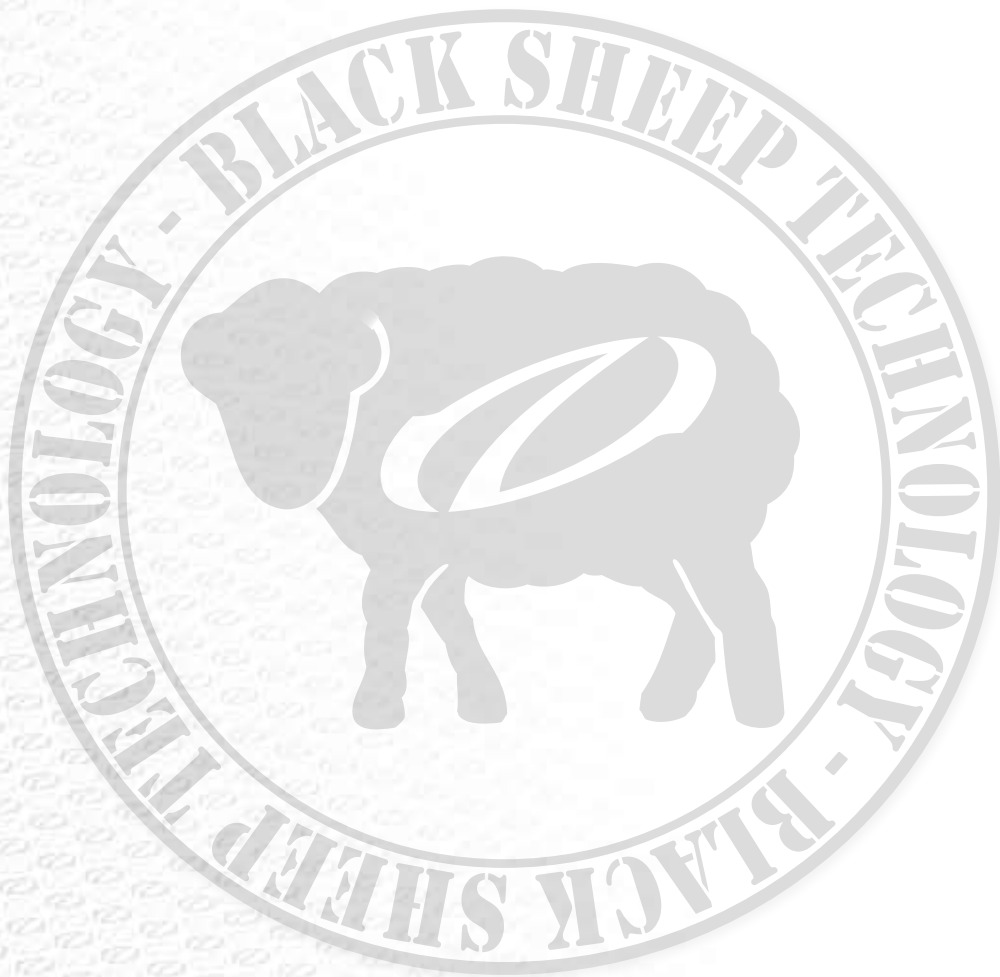
Tous les ans de trop nombreux pilotes se blessent en décollant. Ne les imitez pas! Le décollage est la phase durant laquelle le pilote est le plus exposé aux dangers. Entraînez-vous donc le plus possible. Certains décollages sont difficiles, étroits, aux conditions délicates. Si vous pratiquez au sol 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.

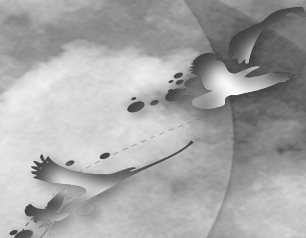
Enfin, faites preuve du plus grand respect pour la météo: Les éléments ont une force que vous pouvez à peine imaginer. Définissez vos limites et tenez-vous en à ce créneau. N'oubliez pas qu'en biplace vous devez en tant que pilote voler pour le plaisir, le confort et la sécurité de votre passager avant tout.

Bons vols sous votre Magnum2 .  
Team OZONE





РАСМОНАШ





**D**anke, dass du dich für einen Ozone Magnum2 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 Magnum2 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 Magnum2 übernimmst du die Verantwortung für alle Risiken, die mit seinem Gebrauch verbunden sind. Unsachgemässer Gebrauch und oder Missbrauch deiner Ausrüstung kann dieses Risiko steigern.

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 ein DHV Gütesiegel haben 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 Ngan und mehr als 700 Mitarbeitern unterstützt.





## DEIN MAGNUM 2

Die Magnum2 Serie ist bei mehr professionellen Tandempiloten weltweit zum Einsatz gekommen als jeder andere Schirm. Wir sind stolz auf die Erfolgsgeschichte des Magnum2 und es war gar nicht so einfach, das originale Design noch zu verbessern. Unser Ziel bestand darin, die besten Charaktereigenschaften des originalen Magnum2 zu erhalten und ihn noch leichter fliegbar zu machen.

Wir haben am Magnum2 mehr als 3 Jahre lang entwickelt, und er wurde gründlich bei allen fliegbaren Bedingungen getestet: von Starts bei Starkwind bis hin zu Rückenwindstarts, in der Luft von hohen Bergen ebenso wie beim Küstensoaren – und bei allen möglichen Bedingungen zwischen-drin. Genauso wie der originale Magnum2 ist dieser Schirm stark, und wenig genug für jeden professionellen Tandempiloten und verhält sich bei allen Bedingungen hervorragend.

Was professionellen Tandempiloten als erstes auffallen wird, wenn sie den Magnum2 fliegen, ist sein einfaches Startverhalten, das er einem sehr viel leichteren Segel verdankt. Ohne die Beanspruchbarkeit oder Alterungsbeständigkeit des Schirmes herabzusetzen, ist uns eine unglaubliche Gewichtsersparnis von 700g gelungen. Das hat nicht nur das Füll- und Startverhalten verbessert, sondern auch die Flugeigenschaften. Eine weitere offensichtliche Verbesserung ist der reduzierte Bremsdruck. Professionelle Piloten werden das leichtere Gefühl in den Kurven und ein sensitives, leicht zugängliches Flairen für sanfte Landungen mögen.

Der Magnum2 hat etwas mehr Streckung und 6 zusätzliche Zellen erhalten. Damit sticht er seinen Vorgänger nicht nur hinsichtlich Komfort und Einfachheit im Umgang aus, sondern auch mit seiner Gleitleistung und seinem effizienten Steigen. Ein neuer Leinenplan hat eine Reduktion des Leinenwiderstands um 18% ermöglicht. Damit kannst du mit deinem Passagier mehr Zeit in der Luft verbringen, wenn du das möchtest. Falls du das nicht möchtest, kannst du über das bewährte „Ohren-Anlege-System“ schnell und einfach absteigen.

Was die Passagiere bemerken werden (oder vielleicht auch nicht), ist der in unseren Augen sanfteste Tandemflug, den wir je gefühlt haben. Mehr Gesamteffizienz hat auch die „Sanftheit“ und das Verhalten in aktiver Luft verbessert.

## ➤ Der Rucksack

Wir haben den Rucksack für den Magnum2 komplett neu gestaltet. Er sollte komfortabel und einfach im Gebrauch sein, mit einem gepolsterten Hüftgurt und ergonomischen, verstellbaren Schultergurten. Das Volumen ist ausreichend gross für die gesamte Tandemausrüstung inklusive Piloten- und Passagiergurtzeug. Der Tragekomfort ist trotz seiner Grösse gut. Wir haben Taschen oben und an den Seiten, für alle Kleinigkeiten, die man so mitnimmt zum Tandemfliegen. Alternativ zum Standard-Tandemrucksack gibt es einen Schnellpacksack. Wenn man mehrere Flüge am Tag macht und den Magnum2 immer schnell einpacken will, um ihn geschützt vor UV-Strahlung aufzubewahren, dann ist dieser „Easy-Pack“ die ideale Lösung. Man muss den zusammengerafften Magnum2 nur auf den offenen Easy-Pack werfen, die Packschnur zusammenziehen und auf geht's. Einfacher und schneller geht es nicht!

## ➤ Steuerleinen

Die Länge der Steuerleinen wurde während der Entwicklung des Gleitschirms genau ermittelt und sie sollte nicht verstellt 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 kein Verformung der Austrittskante da ist.
- es muss mindestens 10 cm "Spiel" geben, bevor die Steuerleinen anfangen auf das Achterliek Zug auszuüben - damit ist garantiert, dass der Flügel auch bei Benutzung des Speedsystems ohne angebremst zu sein fliegt.

**WICHTIG: falls ein Steuerleine reisst oder sich vom Steuergriff löst, kann der Magnum2 durch leichtes Ziehen der hinteren Tragegurte (D-Tragegurte) gesteuert werden.**

## ➤ Tragegurte

Der Magnum2 hat ein 4-Tragegurt System. Jeder Tragegurt ist farblich gekennzeichnet.

Die A-Tragegurte sind GRAU.

Die B, C und D -Tragegurte sind SCHWARZ

## ➤ Trimmer

Dein Magnum2 ist mit Trimmer-Tragegurten ausgerüstet. Man kann die Trimmgeschwindigkeit des Flügels so nach seinem persönlichen Geschmack und entsprechend dem Startgewicht variieren.

Die Trimmer haben eine weiße, eingestickte Nahtlinie, und zeigen so den "Standard Trimm" an. Das ist der Trimm, den wir für den „Normalflug“ mit „normaler“ Flügelbelastung empfehlen. In dieser Position hat der Magnum2 sein bestes Gleiten in ruhiger Luft, Für den Start können die Trimmer etwas geöffnet werden (ca. 2 cm von der weißen Linie ausgehend). In dieser Stellung steigt der Flügel schneller hoch.

Die Sinkgeschwindigkeit und der Steuerdruck sind deutlich geringer, wenn die Trimmer in der langsamsten, d.h. kürzesten Stellung sind. Diese Geschwindigkeit sollte bei ausgiebigem Soaren oder Thermikfliegen benutzt werden. Wenn du den Magnum in der Nähe der Untergrenze des Startgewichts fliegst, dann empfehlen wir ihn nicht mit der langsamsten Trimmerstellung zu fliegen. Um bei Gegenwind besser voranzukommen und die Gleitleistung in sinkender Luft zu verbessern, solltest du bei Seitenwind oder Gegenwind schneller fliegen als die Trimmgeschwindigkeit, indem du die Trimmer öffnest. Wenn man die Hälfte oder 3/4tel des Trimmings benutzt, setzt das weder den Gleitwinkel herab noch beeinträchtigt es die Sicherheit in besonderem Maße. Vielmehr wird es deine Flugleistung verbessern, da du die nächste Thermik schneller und höher erreichen wirst. Der Magnum2 ist bei voller Geschwindigkeit stabil, wir empfehlen allerdings, bei voller Geschwindigkeit nicht nahe am Boden oder in Turbulenzen zu fliegen.

Während des Landeanflugs ist es empfehlenswert, den Trimm auf der weißen Nahtlinie zu haben.

**Warnung: Wenn du mit leichter Auslastung des Flügels fliegst, also im unteren Gewichtsbereich, dann fliege nicht extrem langsam.**

**Warnung: Fliege nicht mit völlig offenen Trimmern, wenn du in Bodennähe oder in turbulenter Luft bist.**

## ➤ Tandemaufhängung

Es gibt zwei Tandemwippen, eine für links und eine für rechts. Vergewissere dich, dass du die Tandemspreize an der entsprechenden korrekten Seite befestigst. Die Spreize für Links ist mit einem L gekennzeichnet, und die Spreize für die rechte Seite mit einem R. Stelle sicher, dass das Bällchen für die Ohrenanleghilfe so angebracht ist, dass es nach außen zeigt.

Die Spreizaufhängung hat an einem Ende einen einfachen Aufhängepunkt (grau), und am anderen Ende einen doppelten Aufhängepunkt (blau). Der einzelne Aufhängepunkt (grau) ist zum Befestigen des Piloten-Gurtzeuges. Die Doppeltaschen (blau) sind für das Passagier-Gurtzeug. Hier kann die höhere oder die tiefere Aufhängemöglichkeit genutzt werden, je nach Größe und Gewicht des Passagieres. Vergewissere dich immer, dass der Passagier entsprechend auf beiden Seiten der Spreizer eingehängt ist. Der Aufhängepunkt in der Mitte der Spreize (rot) ist für die Befestigung der Gleitschirm Tragegurte. Die Tandemspreizen sollten durch Stahlschraubschäkel mit dem Gleitschirm verbunden sein, so dass sich die Einzelaufhängungen (grau) auf der Rückseite des Piloten befinden, wenn er sie einhängt. Wenn du an Stelle von Stahlschraubschäkeln Karabiner verwendest, musst du dich vergewissern, dass sie tandemtauglich sind.

Wir empfehlen, dass du deinen Tandem immer mit einem geeigneten Rettungsschirm für das maximale Fluggewicht fliegst. Es sollte eine Gabelleine benutzt werden, die jeweils mit dem Hauptaufhängepunkt im Zentrum der Spreize mit einem Stahlschraubschäkel verbunden wird (nicht im Lieferumfang enthalten). Die Gabelleinen sollten unter den Klett-Schutzhüllen verlegt werden.

Siehe seites 44 und 55.





## LOS GEHT'S

### ➤ Erster Flug

Wenn du mit Passagieren fliegen willst, dann musst du eine Pilotenlizenz besitzen, die zum Tandemfliegen berechtigt. Ebenso musst du die erforderlichen Versicherungen haben. Beim Tandemfliegen bist du nicht nur für dich selbst, sondern auch für Leib und Leben deines Passagiers verantwortlich. Bitte vergiss dies nie! Vor dem Flug musst du mit dem Passagier den Startvorgang besprechen und ihn genau über mögliche Gefahren oder Vorkommnisse im Flug und bei der Landung informieren und wie er darauf zu reagieren hat.

Um dich mit dem Magnum2 vertraut zu machen ist es gut mehrere Starts und –Flüge mit einem erfahrenen Piloten als Passagier am Übungshang zu machen.

### ➤ Vorbereitung

Lege die Eintrittskante des Magnum2 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 A, B, C und D-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. Helme auf und angeschnallt
3. Alle Schlösser am Gurtzeug von Pilot und Passagier geschlossen  
- checke nochmals die Beinschlaufen
4. Karabiner und Schäkel geschlossen
5. Leinen sortiert
6. Eintrittskante offen
7. Entsprechend eingestellte Trimmer
8. Wind von vorne
9. Luftraum frei und gute Sicht

### ➤ Starten

Den Magnum2 kannst du sowohl vorwärts als auch rückwärts starten.

Zum Aufziehen des Schirms solltest du beidseitig alle A Tragegurte benutzen (Haupt A und Baby A). 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 Magnum2 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 Magnum2 gefüllt und sauber über dir steht, beschleunige gleichmässig und starte.

### Rückwärtsstart - Leichter bis starker Wind

Lege deinen Magnum2 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 Magnum2 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 Magnum2 bekommen. Du wirst dadurch auch mehr Freude am Fliegen finden, indem du lernst, sicherer und besser zu starten.

## ➤ Flugeigenschaften

Der Magnum2 ist geeignet für erfahrene Piloten, die routiniert sind und ein gutes Gefühl für den Umgang mit einem Gleitschirm haben und das „Aktive Fliegen“ beherrschen. Dies sind die Voraussetzungen, die du benötigst um die Verantwortung beim Tandemfliegen übernehmen zu können.

Mit dem Magnum2 wirst du das schöne Gefühl von gutem Steigen und Geschwindigkeit erleben. Beim Gleiten bleibt der Magnum2 sehr stabil und der Druck in der Kappe bleibt über den gesamten Geschwindigkeitsbereich hoch. Der Magnum2 ist sehr resistent gegen Klapper.

Das Handling des Magnum2 ist für einen Tandemschirm überraschend gut. Wir haben sehr viel Zeit mit dem Feintuning des Magnum2 verbracht. Der Flügel lässt sich sehr eng und effizient drehen, steigt sehr gut in der Thermik und macht auch Spass beim Streckenflug oder beim Soaring.

Um das Maximum aus deinem Magnum2 herausholen zu können, solltest die folgenden Informationen beachten.

## ➤ Normalflug

Maximale Gleitleistung wird ungebremst 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 die Trimmer öffnen. Damit kommst du schneller und höher in der nächsten Thermik an. Auch mit offenen Trimmer bleibt der Magnum2 stabil. Wir raten trotzdem vom Flug mit offenen Trimmern bei turbulenten Bedingungen oder in Bodennähe ab. Minimum Sinken wird mit geschlossenen Trimmern und mit ca. 30 cm gezogener Bremse erreicht. Wir empfehlen daher diese Geschwindigkeit für das Thermikfliegen und Soaren.

## ➤ Aktives Fliegen

Um das Risiko einen Einklapper in turbulenter Luft zu bekommen möglichst gering zu halten, musst du das „Aktive Fliegen“ beherrschen.

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. Vermeide es besonders in turbulenter Luft den Schirm ständig stark angebremsst zu fliegen, du könntest ihn so unbeabsichtigt stallen. Achte immer darauf genügend Geschwindigkeit zu haben.

## ➤ Kurvenflug

Um dich mit dem Verhalten des Magnum2 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 Bremsensatz), da du sonst einen einseitigen Strömungsabriss (Trudeln) riskierst.**





## ➤ Landen

Der Magnum2 hat kein ungewöhnliches Landeverhalten. Trotzdem, hier ein paar Tips 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.

Nimm den Passagier an deine Seite vor dem eigentlichen Endanflug. Dies erlaubt es Pilot und Passagier bei der Landung ein paar Schritte mitzulaufen ohne sich gegenseitig zu behindern. Lasse dein Gleitschirm im Endanflug mit voller Geschwindigkeit geradeaus fliegen bis du etwa einen Meter über dem Boden bist. Ziehe dann die Bremse in einer Bewegung vollständig durch bis er stalt und du zum Stillstand kommst. Wenn du vorher einmal wickelst ist es leichter den Gleitschirm zu stallen.

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).

### **Landen 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 D-Gurte. Damit staltst du den Magnum2 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 Magnum2 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 Ausflaren freigeben). Wir raten dir, dieses Manöver nicht bei turbulenten Bedingungen anzuwenden, da Stallgefahr besteht und die Steuerung nicht präzise ist.**

## ➤ Ohren Anleghilfe

Nach dem Ohren Anlegemanöver musst du ganz einfach die äußeren A Leinen auf der Unterseite des roten Bällchens an den Tragegurten einhängen. Versuche nicht, das System von der Innenseite her zu bedienen, sondern halte die A Leinen und deine Hände immer auf der äußeren Seite der Spreizer. Vergewissere dich, dass sich die Leinen nicht plötzlich und unabsichtlich wieder lösen können.

Nach dem Fixieren hast du deine Hände frei, und du kannst die Bremsen in aller Ruhe weiter bedienen und kleine Kurskorrekturen vornehmen. Das hauptsächliche Richtungsdirigieren deines Schirmes solltest du aber immer noch mit deinem Körpergewicht machen. Es ist möglich, dass sich durch das Fixieren der Ohrenanleghilfe der Bremsweg verkürzt (höherer Stallspeed), und sich das Rollverhalten des Schirmes etwas verändert. Aus diesen Gründen solltest du sehr konzentriert fliegen und deinem Schirm nur kleine, sanfte Impulse geben, also keine großen Richtungsänderungen vornehmen.

**Wichtig: Wende die Anleghilfe zum ersten mal bei sanften Flugbedingungen an und mache dich so langsam mit dem Fixieren und Lösen des Systems vertraut um eine sanfte, kontrollierte Vorgehensweise sicherzustellen.**

**Warnung: mit angelegten Ohren verändert sich das Flugverhalten jedes Schirmes und damit seine Charakteristik. Halte eine gute Fluggeschwindigkeit und vermeide starke Bremsmanöver oder plötzliche Drehungen. Dadurch verringert sich das Risiko für einen Stall oder Spin.**

Die Ohren sollten bei ausreichend Höhe wieder gelöst werden; also sicher vor deinem Landeanflug. Solltest du auch während des Landeanfluges noch angelegte Ohren deines Schirmes brauchen um Höhe

zu vernichten, dann lege sie „manuell“ an und verwende nicht das Anlege- und Fixiersystem.

Um das System zu lösen und die Ohren wieder zu öffnen, drücke einfach die Leine aus der kleinen roten Kugel wieder heraus. Drücke die A Leinen nach außen und benutze dabei deine Handfläche oder deinen Daumen um die Leine aus dem Bällchen zu drücken. Die Leine wird sich leicht lösen lassen und das Flügelende wird sich wieder mit Luft füllen. Sollte dies nicht sofort automatisch geschehen, dann gib mit der Bremse einen kurzen Anstoß, diese also kurz nach unten ziehen.

**Warnung: Benutze die Ohrenanleghilfe nicht, wenn du nah am Boden fliegst oder während deines Landeanflugs, sondern löse das System immer mit ausreichend Zeit und Höhe.**

## ➤ Ohren-Anlegen und Trimmer

NACHDEM du die Ohren angelegt hast, kannst du deine Sinkgeschwindigkeit weiter steigern, indem du die Trimmer aufmachst.

## ➤ 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. Dieses Manöver ist deshalb zu vermeiden!

## ➤ 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 erst dann wieder die Bremsen zu betätigen, 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 musst du folgendes tun: Schau in die Richtung, in die du spiralen willst, verlagere dein Körpergewicht auf diese Seite und ziehe dann gleichmässig die kurveninnere Bremse. Der Magnum2 wird nach etwa einer Umdrehung in die Steilspirale übergehen. In der Steilspirale musst du auch die kurvenäussere Bremse etwas ziehen, um das Flügelende offen und stabil zu halten.

Sinkgeschwindigkeiten von 8 m/s und mehr sind in einer Steilspirale möglich, aber diese hohen Geschwindigkeiten und G-Kräfte sind gefährlich, weil du einen Black-Out riskierst. Ausserdem wird der Gleitschirm dabei unnötig stark belastet. Achte also genau auf deine Höhe und leite in Sicherheitshöhe aus.

Um eine Steilspirale auszuleiten musst du die innere Bremse langsam freigeben, deinen Körper in eine neutrale Normalposition bringen, und die Kurvenaussenseite ein wenig anbremsen. Wenn die Bewegung sich verlangsamt, musst du den Magnum2 weiter drehen lassen bis die Geschwindigkeit und Energie soweit abgebaut ist, dass er wieder in

den Normalflug übergehen kann, ohne exzessiv zu pendeln.

Achtung: Steilspiralen verursachen Orientierungsverlust und es bedarf Zeit und Höhe, um sie auszuleiten. Fliege keine Steilspiralen 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 bei geöffneten Trimmern den A-Tragegurt nach vorne drücken, bis der Gleitschirm wieder im Normalflug ist. Erst dann darfst du die Bremsen gebrauchen!

**WICHTIG: fliege niemals im Regen oder mit einem nassen Schirm, das würde die Möglichkeit eines Stalls deutlich erhöhen. Solltest du versehentlich in einen Regenschauer geraten, dann versuche so schnell wie möglich zu landen. LEGE NICHT DIE OHREN AN bei deinem Schirm. Auch angelegte Ohren würden bei einem nassen Schirm schneller zu einem Stall führen. Mache statt dessen sanfte 360° Drehungen um Höhe zu verlieren, und achte auf die Geschwindigkeit bei deinem Landeanflug. Falls nötig, benutze die trim ein klein wenig.**

## ➤ Einklapper

Dein Gleitschirm ist ein flexibler Flügel und deshalb kann es passieren, dass er in turbulenter Luft plötzlich einklappt. Der Magnum2 wird nur bei stärkerer Turbulenz einklappen und normalerweise sehr schnell von selbst wieder öffnen. Dennoch solltest du Folgendes zur Kenntnis nehmen:

Ein einseitiger Einklapper kann kontrolliert werden, indem man sein Gewicht zur noch offenen Seite hin verlagert und mit dosiertem Steuerleinzug die Flugrichtung gerade hält. 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. Wenn du versuchst den Gleitschirm zu stabilisieren musst du vorsichtig sein, um nicht die noch geöffnete Seite des Flügels abzureissen.

Erlaube dem Gleitschirm zu drehen während du ihn öffnest, wenn du die Rotation nicht beenden kannst, ohne dabei den Abrisspunkt zu überschreiten.

Öffne den Einklapper mit einem gleichmässigen, kräftigen Steuerimpuls auf der geklappten Seite. Bei diesem "Pumpen" sollte eine Pumpbewegung etwa zwei 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. In jedem Fall hilft ein kurzer Impuls von 15-20 cm mit beiden Bremsen, um die Wiederöffnung zu beschleunigen.

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. Die erste Lösungsmöglichkeit ist, an der Stabilo-Leine zu ziehen (rote Leine am B-Tragegurt), während man gleichzeitig versucht, die Drehbewegung durch Gegenbremsen zu verlangsamen. Um einen Strömungsabriss zu vermeiden, muss das Gegenbremsen vorsichtig und dosiert sein. Wenn das nicht funktioniert, dann hilft nur noch ein "Full Stall". Nur wer Full-Stalls gelernt und geübt hat, sollte dieses Manöver durchführen - und auch nur dann, wenn ausreichende 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.**

## 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.



**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 Abnutzungserscheinungen 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 Bodenhandlung

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 Magnum2 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.

## ➤ Lagerung

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 Sonneneinstrahlung ist fast das Schlimmste was du tun kannst).

Um einen feuchten Gleitschirm zu trocknen, hängt man ihn am besten über die Wäscheleine - wenn möglich nicht in die Sonne. Er sollte





stets selbst trocknen, verwende nie einen Haarfön oder ähnliches.

Damit restliche Feuchtigkeit verdunsten kann, solltest du den Reißverschluss des Packsacks immer offen lassen. Bewahre deinen Magnum2 niemals in der Nähe von Chemikalien, Farben, Lacken oder Benzin auf.

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

## ➤ 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 Porcher 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

- 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 Magnum2 verkaufst, dann bitte nur mit dem aktuellen Check-Protokoll.

Dein Magnum2 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 Magnum2 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 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).

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 Magnum2 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. Schleppleinenzug über 90 kp ist nicht zulässig. In jedem Fall entspricht der maximale Schleppleinenzug 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 Schleppklinke 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 Magnum2 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).

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.

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 beuge dich nicht aus diesem Rahmen heraus.

Happy Flying & viel Spass mit dem Magnum2.  
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 LuftPersV §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.

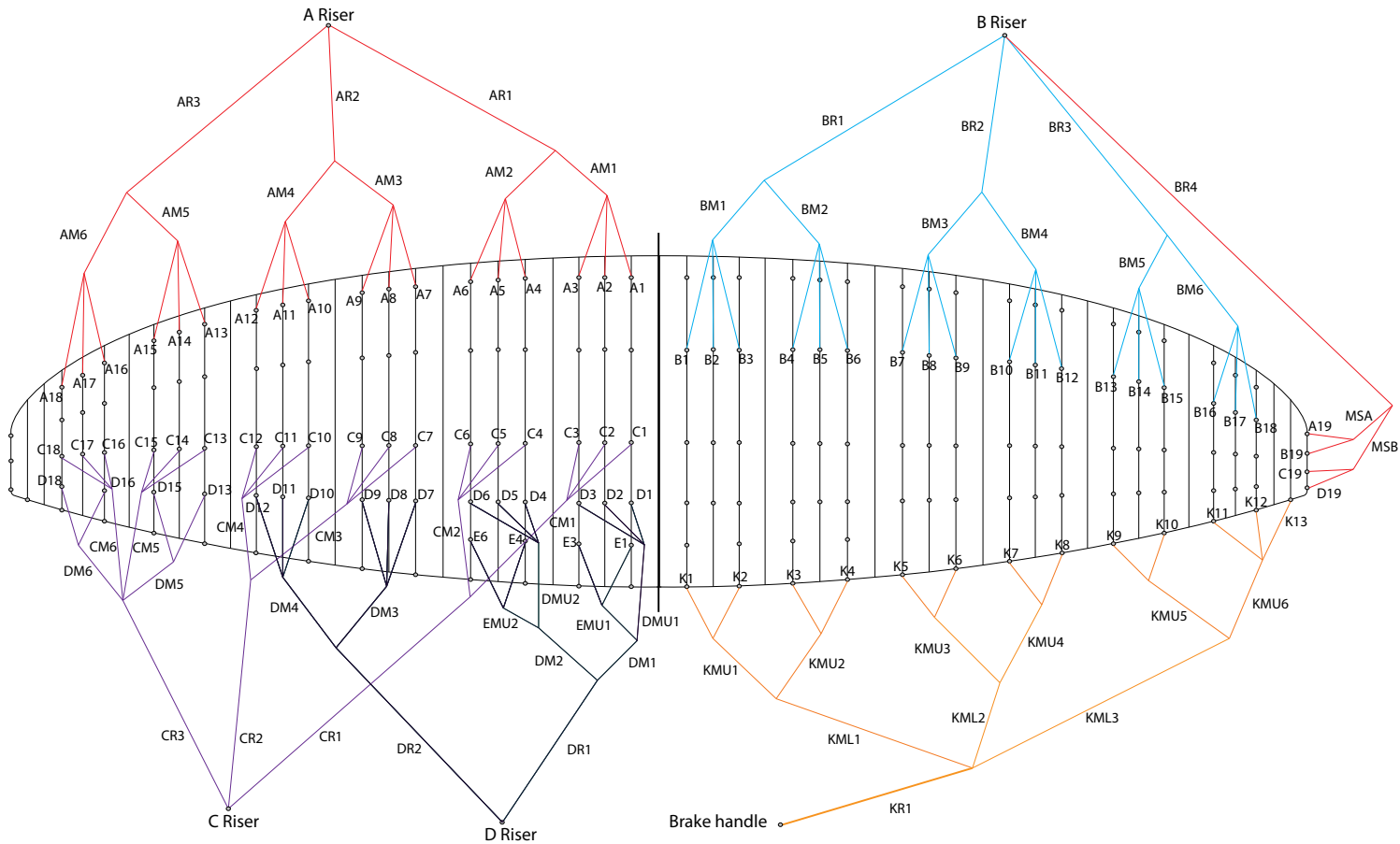
## Checkflug

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







# SPREADER BARS

# RISER DIAGRAM / LENGTHS (mm)

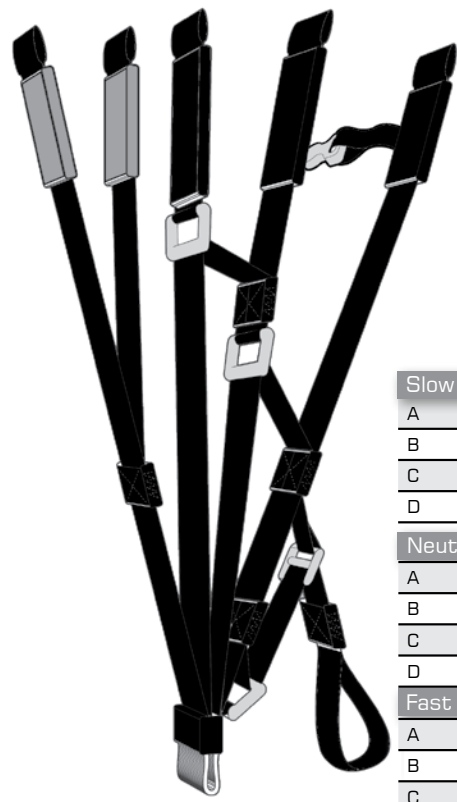
Risers  
élevateurs  
tragegurte



Pilot

Ear blocker

Passenger  
passager  
passagier



Slow Trim	
A	400
B	396
C	392
D	385
Neutral	
A	400
B	400
C	400
D	400
Fast Trim	
A	400
B	520
C	440
D	480

\* Mag2Lite does not feature the Ear Blocker system

## MATERIALS

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

### ↗ Cloth

#### Upper-surface

Porcher 9017 E77

**MAG2LITE**

Porcher 9017 E68

#### Lower-surface

Dominico 30D MF

Porcher 7000 E71A

#### Internal Ribs

Porcher 9017 E29

Dominico 30D Hard

Porcher 9017 E29

Porcher 7000 E29

#### Leading-edge reinforcement

P25/18 plastic pipe

### ↗ Line Set

#### Lower cascade

Edelrid 7343 420/280/230/190

#### Middle cascade

Edelrid 7343 230/190

& Liros DSL 140/70

#### Upper cascade

Liros DSL 140/70

### ↗ Risers and hardware

#### Shackles

Maillons from Maillon Rapide

Link Lites

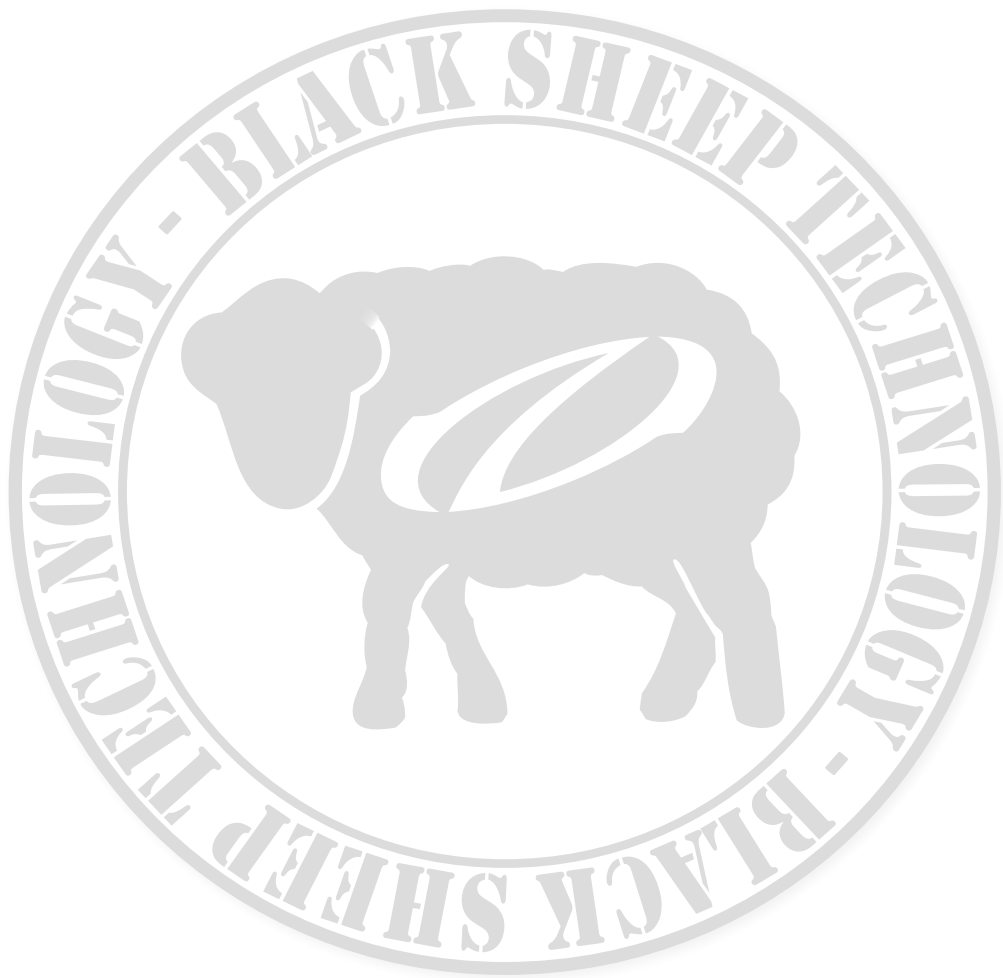
#### Riser webbing

20mm Polyester webbing

12mm Kevlar reinforced

## TECHNICAL SPECIFICATIONS

	38	41
No. of Cells	52	52
Projected Area (m <sup>2</sup> )	32.3	34.9
Flat Area (m <sup>2</sup> )	38	41
Projected Span (m)	11.12	11.55
Flat Span(m)	14.12	14.67
Projected Aspect Ratio (m)	3.82	3.82
Flat Aspect Ratio (m)	5.25	5.25
Root Chord (m)	3.4	3.5
Magnum 2 Weight (kgs)	8.0	8.4
Mag2Lite Weight (Kgs)	6.95	7.3
In-Flight Weight Range (kgs)	110-185	130-220
Certification (EN/LTF)	B	B



**MAENUMU**

*Inspired by Nature, Driven by the Elements*

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