



OZONE

XXLITE

YOUR WING IS HERE



***XXL*Life**

TRUE

PREFERRED





CONTENTS



Pilots Manual (Eng)	2 > 11
Manuel de VOL (Fr)	12 > 21
Betriebs HANDBUCH (D)	22 > 33
Line Diagram	34 > 36
Riser Diagram	37
Link Lites	37
Technical Specifications	38
Materials	38



XXLITE



Thank 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 and performance and maximum security.

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

As pilots we fully understand just how big an investment a new paraglider is. We know that quality and value for money are essential considerations when choosing 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 XXLite. It details information about the XXLite's design, tips and advice on how best to use it and how to care for it to ensure it has a long life and retains a high resale value. If you need any further information about Ozone, the XXLite, or any of our products please check 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 XXLite 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 such risks.

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

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

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

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

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

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

Always wear a helmet, gloves and boots.

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

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

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

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. Fred designed the Anti-G and was the brainchild of the shark nose.

Back in the office Mike Cavanagh 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, Phong and 700 production staff.



YOUR XXLITE

The XXLite is one of the most unique paragliders to ever be put into production. This modern single-surface design is the absolute ultimate in ultra-lightweight flight and at 1.2 Kgs for the 16 size it is probably the lightest aircraft in existence. It is a special wing for special pilots who have the skill and experience to pilot it.

With the entire canopy open to the relative airflow and approximately 5kg of air missing from "inside" the wing, the XXLite is more than 80% lighter while flying than a normal paraglider of the same size. This means that the pilot will experience more of the air than ever thought possible, as it has so much less inertia as it moves through variations in the air mass. The feeling of the XXLite in flight is totally unfiltered and may be disconcerting to pilots without the necessary experience.

When flying the XXLite, it is important to realize that its movements and feedback are a natural result of physics. Without the weight of a volume of air inside the wing, the airfoil is highly affected by every movement it encounters in the atmosphere, but this does not make the wing inherently unstable. Due to the wing's lack of inertia, it also has far less of a tendency to overshoot, and this reduced amplitude is a positive characteristic in turbulence. This heightened "sensitivity" should not be understated, and it is important that pilots who choose to fly the XXLite are capable of appreciating the feedback that this wing will provide, and also of evaluating the conditions that are appropriate for flying it.

The pure glide performance of the XXLite is comparable to an Ultralite of the same size, but the trim speed is significantly slower and it does not have an accelerator system. Therefore, pilots must anticipate this lack of available speed when choosing conditions to fly in. The slower trim speed means that you will spend more time in a headwind or turbulent area, and your glide will be proportionately affected.

The XXLite has an EN load test certificate but has no flight certification, it is recommended for experienced pilots who are looking to add a special second (or third) wing to their quiver.

↗ Brake Lines

The brake line lengths have been set carefully during testing. DO NOT adjust the brake line lengths in any way.

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 (B-risers) for directional control.

↗ Risers

The XXLite uses Amsteel Dyneema risers that are light and practical, they feature Link Lite connectors that replace metal maillons for further weight savings.

↗ Harness

The chest strap should be set between 42 and 46 cms (between the risers) for both sizes.

↗ Total Weight in flight

Each XXLite has been designed with a defined weight range. We recommend that you respect these weight ranges.

XXLite 16 = 65-95kgs

XXLite 19 = 85-115kgs

↗ Rucksack

The new rucksack has been especially designed to compliment the XXLite, it is both light weight and comfortable.

BASIC FLIGHT TECHNIQUES

➤ Limitations

The XXLite can soar, thermal and top land like any other wing but due to the lower top speed and lack of accelerator it is more limited in its scope of safe flyable weather windows. It should not be used in strong winds or when there is a chance of the wind speed increasing significantly. Like all paragliders, it should not be flown in particularly turbulent conditions.

It is important that you understand and respect the inherent limitations of flying a wing without a high top speed. Only fly in calm, sensible conditions.

➤ Preparation

Lay out the wing on its top surface in a pronounced arc, with the centre of the wing higher than the tips. Lay out the lines one side at a time. Hold up the risers and starting with the brake lines, pull all lines clear. Repeat with the stabilo, E/D, C, B and A lines, laying the checked lines on top of the previous set, and making sure no lines are tangled, knotted or snagged. Mirror the process on the other side.

Take-off checklist:

1. Check reserve parachute - pin is in and handle secure
2. Helmet on and fastened
3. All harness buckles closed - check leg-loops again
4. Karabiners and maillons tight
5. Holding the A's and your brake handles
6. Leading edge open
7. Aligned directly into wind
8. Airspace and visibility clear

➤ Launching

Your XXLite will launch with either the forward or reverse techniques.

Forward Launch - Nil to Light winds

When the wind is right, move forward, your lines should become tight within one or two steps. The XXLite will immediately start to inflate.

Due to the extreme lightweight nature of the glider it is not necessary to use force on the A risers to initiate the inflation. Only once the glider is fully inflated should you put pressure on the A risers to aid the complete inflation overhead if necessary.

Do not pull down or push the risers forward excessively, or the leading edge will deform and make taking-off 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 XXLite is inflated correctly, accelerate smoothly off the launch.

Reverse Launch - Light to Stronger winds

Lay out your XXLite 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. Be careful, in stronger winds the wing has a tendency to want to fly from a walled position. Keep the wall size to a minimum and hold the wing back with the brakes or rear risers to avoid unwanted inflation.

To inflate the XXLite hold the A-risers, but mainly use your weight and tension in the lines to bring the glider up. Only use gentle force on the A risers if necessary to bring the glider fully overhead. Once the wing is overhead, brake gently to stop any overshoot, turn and smoothly accelerate in order to launch.

In stronger winds, be prepared to take a few steps towards the glider as it inflates.

IMPORTANT: Never take off with a glider that is not directly overhead or when you are not in control of the pitch/roll.





➤ In Flight Characteristics

The XXLite is quite unique in the air, you will feel the airmass more due to the lack of weight and inertia. Turns are very responsive and co-ordinated, they require only small brake inputs to initiate. Even though the wing moves and talks in turbulent air, it still has a high resistance to both collapses and stalls.

Normal Flight

Flying with a small amount of brake will achieve the 'best glide' speed in calm air. For minimum sink rate apply the brakes approximately 20cm. It is normally best to fly the wing with a small amount of brake applied at all times.

Turning

To familiarise yourself with the XXLite your first turns should be gradual and progressive. It is very responsive to brake commands so caution should be practiced at all times.

To make efficient and coordinated turns with the XXLite 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.

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

REMEMBER: This is a small glider with a high wing loading, turns are consequently more dynamic and immediate relative to a larger model. Turns should be initiated smoothly and progressively, especially when flown close to a hill.

➤ Landing

The XXLite has slightly less energy (resource) than a normal wing, so a good solid flare is required to land elegantly.

- Allow the glider to fly at glide 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.

- 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.
- Once on the ground, if the wind is very strong and you feel you may be dragged, stall the glider with the B risers. This stalls the XXLite in a very quick and controllable way.

➤ Packing

- Spread the glider flat on its top surface, then lay the lines on top. The risers should be laid on the ground, at the centre of glider, near the trailing edge.
- Take a wing tip and fold it in to the centre of the wing. Repeat this until the glider is folded up and approx. 60 cm's wide.
- Fold the glider so that the bundle is approximately the size and shape of the OZONE rucksack. Never roll the wing up as this introduces unnecessary stresses into the fabric.
- Always pack your XXLite as loosely as you can, as every fold weakens the cloth on any paraglider.
- Finally, wrap the glider tie around the bundle and put it in the stuff sack.

RAPID DESCENT TECHNIQUES

➤ Big Ears

Folding in the wingtips of the XXLite increases its sink rate. To pull big ears on the XXLite, keep hold of your brake handles and take the outermost A-line on each side, pull them one at a time with an outwards and down motion 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 ears, release the outside A line: the glider should reopen automatically. You can still help the reinflation by braking gently,

one side at a time to minimise the chance of inducing a stall.

IMPORTANT: You can perform Big ears, but it is not particularly recommended, it is better to turn tight 360's in sinking air

➤ Big ears and spiral dive

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

Ozone do not recommend the use of this manoeuvre!

➤ B-Line Stall

It is not possible to perform B line-stalls with the XXLite

➤ Spiral Dives

If you turn your XXLite 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 XXLite 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 (1500 ft/min approx.) are possible in a spiral dive, but at these rates the associated high speeds and G-forces can be disorientating, so pay particular attention to your altitude.

To exit the spiral dive, return your weight shift to a central position and then slowly release the inside brake. The XXLite shows no indication of remaining neutral in the spiral dive, however if it does so, you should always be prepared to pilot the wing out. 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 are possible but should be avoided with the XXLite unless absolutely necessary. They put unnecessary strain on the glider.

INCIDENTS

➤ Deep Stall / Parachutal stall

The parachutal stall is unlikely to occur on the XXLite, but should it happen, your first reaction should be to fully raise both brakes. The glider should then return to normal flight. If nothing happens after a few seconds, reach up and push the A-risers forwards. A pump on the brakes may also be necessary.

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!

➤ Deflations

If you have a collapse, the first thing to do is to control your direction: You should fly away from the ground or obstacles and other pilots, or at least not to fly into them.

Asymmetrical collapses can be controlled by weight shifting away from the collapse and applying a small amount of brake to control your direction. This act 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 collapsed side you must be very careful not to stall the side of the wing that is still flying. If you are unable to stop the glider turning without exceeding the stall point then allow the glider to turn whilst you reinflate the collapse.





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

Symmetrical collapses reinflate without pilot input, however 15 to 20cm of brake applied symmetrically will speed the process.

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 at all times and not to fly in turbulent conditions.

➤ 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 pull down the stabilo line (red line on the B riser), while controlling your direction, you must be careful with any brake inputs not to stall the opposite wing.

If this doesn't work, a full stall (symetrical or asymetrical) is the only other option. This shouldn't be done unless you have been taught how to do it and can only be done with a large amount of altitude. Remember if the rotation is accelerating and you are unable to control it, you should use your reserve whilst you still have enough altitude.

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

SIV / ACRO

Compared to a normal paraglider where the ribs are protected within cell walls, the exposed nature of the XXLite's make it more susceptible to damage. Because of this we do not recommend you to perform SIV or aerobatic manoeuvres. Doing so will reduce the lifespan of the wing and done incorrectly could result in damage to the wing.

TOWING

The XXLite should not be tow-launched.

MAINTENANCE

The exposed ribs are more susceptible to damage, extra care should be taken when handling the wing on take off, in the air and after landing.

➤ Caring Tips

- 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.
- FLYING in salty air, in areas with abrasive surfaces (sand, rocks etc.) and ground handling in strong winds will accelerate the aging process.
- If you fly with a wrap, you should regularly undo the twisting that appears on the main brake lines. By twisting the line become shorter and you can end up with a constant tension on the trailing edge (which can lead to problem on launch, stalling, glider not

flying symmetrically, ...)

- Change your main brake lines if they 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.

➤ Storage

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

Your wing should be dry before being packed away. Heat and humidity are the worst factors in damaging your glider. (Storing a damp glider in your car under the sun would be terrible for example). Dry your wing 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 some holes in a bid to escape, they can also leave acidic deposits if they die and decompose.

➤ Cleaning

Any kind of wiping/scratching can damage the coating of the cloth. We recommend, if you have to clean your XXLite to use a soft cloth dampened only with water and to use gentle movements little by little across the surface.

Never use any detergent or chemical cleaners

➤ Wing Repairs

If the rip is small, and situated in or near the middle of a surface panel, you can fix it yourself. The fabric can be simply mended with the sticky rip stop / spinnaker tape. You'll find all the materials you need in the repair kit.

For damage to structurally more important areas such as panel edges or ribs, repairs should be carried out by a professional repair centre. If in any doubt consult your distributor.

More information on repairing your wing can be found on the Ozone website.

➤ Damaged line

Any line that is damaged should be replaced by a qualified professional. It is important that the replacement line is made from the same material, has the same strength and the same length. Once the line has been replaced, inflate and check the glider before flying. If you do not have access to an Ozone dealer you can order individual lines at www.flyozone.com

➤ Maintenance Checks

Your wing should be checked by a qualified professional for the first time after 12 months, and thereafter every 12 months. If used heavily we recommend checks every 80 hours.

You are responsible for your flying equipment, your safety depends on it. Take care of your wing and have it regularly inspected. Changes in a wings flying behaviour, are indicators of the gliders aging, if you notice any changes you should have the wing checked before flying again.

Full details of the maintenance checks and permissible figures can be found on our website.

NOTE: We recommend that the line set is changed after 150hrs of use.

➤ Modifications

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





QUALITY

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



XXLITE



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

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

Sur notre site web www.flyozone.com une mise à jour permanente vous informera des dernières communications concernant notamment la sécurité et les spécifications techniques de votre XXLite. Merci de consulter ce site régulièrement.

Bon vol
L'équipe Ozone

ACTION!!!

Tous les sports aériens sont potentiellement dangereux et présentent des risques d'accidents dont les conséquences peuvent entraîner des blessures et des traumatismes graves voire mortels. En tant que propriétaire de cette voile d'Ozone, vous assumerez tous les risques liés à son utilisation. Une utilisation inappropriée et ou un mauvais entretien de votre matériel accroissent ces risques.

Les parapentes Ozone conviennent aux pilotes qualifiés ainsi qu'en formation. En aucun cas le fabricant, l'importateur ou les vendeurs ne peuvent être tenus responsables quant à l'utilisation de ce produit.

Assurez votre formation dans des écoles compétentes. Entraînez vous régulièrement en contrôle statique au sol et autant que vous le pouvez. En effet un contrôle approximatif de l'aile sur les phases de gonflage et décollage est la principale cause d'accidents en parapente. Continuez à vous former régulièrement afin de suivre l'évolution de notre sport, des techniques de pilotage et du matériel.

Ne volez qu'avec des ailes dûment homologuées et respectez la plage de poids, un harnais équipé d'une protection dorsale muni d'un parachute de secours. Votre matériel ne doit avoir fait l'objet d'aucune modification et doit être en bon état et révisé régulièrement.

Une visite prévol de tout votre matériel et cela avant chaque vol est indispensable. N'essayez jamais de voler avec un équipement abîmé ou non adapté à votre expérience.

Volez toujours équipé d'un casque, de chaussures adéquates et de gants.

Tout pilote doit justifier d'avoir le niveau de formation et d'expérience requis et doit avoir souscrit au minimum à une assurance en responsabilité civile aérienne.

Vérifier que l'ensemble aile, harnais, expérience, conditions aérologiques, état physique et mental soit cohérent et respecté à chaque vol.

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

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

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

L'EQUIPE OZONE



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

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

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

Fred est la nouvelle recrue de notre équipe. Il est ingénieur en mécanique, mathématicien et spécialiste du vol bivouac. Fred a conçu l'Anti-G et est aussi le cerveau derrière le Shark Nose."

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

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



VOTRE XXLITE

L'Ozone XXLite est l'une des voiles les plus uniques jamais mises en production. Ce concept moderne en simple surface représente l'ultime légèreté, et avec 1,2kg pour la taille 16 m² c'est probablement l'aéronef le plus léger qui soit. C'est une voile spécifique pour un public de pilotes ciblés possédant l'expérience et les capacités requises pour la piloter.

Avec toute la voilure ouverte aux filets d'air et environ 5kg d'air manquant "à l'intérieur" de la voile, l'XXLite est 80% plus légère en vol qu'une voile normale de même taille. Cela signifie que le pilote sentira beaucoup plus la masse d'air que ce que l'on peut imaginer, car la voile a si peu d'inertie qu'elle en transmet les moindres variations. Les sensations procurées par l'XXLite sont totalement « sans filtre » et peuvent déconter les pilotes qui n'ont pas l'expérience nécessaire.

En vol avec l'XXLite, il est important de réaliser que ses mouvements et retours d'information sont une conséquence directe des lois de la physique. Sans le poids de l'air enfermé dans la voile, le profil est directement affecté par chaque mouvement rencontré dans l'atmosphère, mais cela ne veut pas dire qu'elle est intrinsèquement instable. A cause de son manque d'inertie, elle a beaucoup moins tendance à dépasser, et cette amplitude réduite est un atout en turbulence. Cette sensibilité accrue ne doit pas être sous-estimée, et il est important que les pilotes qui choisissent de voler avec l'XXLite puissent apprécier le retour d'information donné par la voile ainsi qu'estimer les conditions appropriées pour l'utiliser.

La finesse de l'XXLite est comparable à celle d'une Ultralite de même taille, mais la vitesse bras hauts est nettement plus lente et elle ne possède pas d'accélérateur. Par conséquent, le pilote doit prendre en compte de manque de vitesse dans l'appréciation des conditions de vol. La vitesse réduite signifie également que le pilote mettra plus de temps à traverser les zones turbulentes ou ventées, avec un effet proportionnel sur la finesse-sol.

L'XXLite est certifiée EN pour le test en charge mais n'a pas d'homologation, elle est destinée aux pilotes expérimentés qui souhaitent ajouter une deuxième (ou troisième) voile à leur jeu.

➤ Les freins

Les freins sont préréglés en usine et vérifiés. NE MODIFIEZ PAS la longueur des drisses de freins.

IMPORTANT: Si jamais une poignée de frein venait à se détacher ou à casser, vous pouvez vous diriger et piloter en utilisant les élévateurs arrière (B).

➤ Elevateurs

L'XXLite utilise des élévateurs en Dyneema qui sont légers et pratiques, ils comportent des connecteurs Link Lite qui remplacent les maillons afin de gagner du poids.

➤ Sellette

La ventrale doit être réglée entre 42cm et 46 cm (entre les élévateurs) pour les deux tailles.

➤ Poids total Volant (PTV)

Chaque XXLite a été conçue pour un PTV spécifique. Nous vous conseillons de respecter la plage de poids.

XXLite 16 = 65-95kgs

XXLite 19 = 85-115kgs

➤ Sac à dos

Le nouveau sac de portage a été spécialement conçu pour compléter l'XXLite, il est à la fois léger et confortable.

➤ Limites

L'XXLite peut voler en soaring et en thermique, reposer au décollage comme n'importe quelle autre voile mais du fait de sa vitesse réduite et du manque d'un accélérateur la plage de conditions où elle peut être utilisée en sécurité est plus réduite. Elle ne doit pas être utilisée dans le vent fort où lorsqu'il existe un risque de forte augmentation de la vitesse du vent. Comme tous les parapentes, on ne doit pas l'utiliser en conditions turbulentes.

Il est important de bien comprendre et respecter les limites imposées par une voile à la vitesse réduite. Volez uniquement en air calme.

➤ Préparation

Étalez la voile sur l'extrados en formant une courbe prononcée, avec le centre de la voile plus haut que les bouts d'aile. Préparez les suspentes de chaque côté. Tenez les élévateurs et, en commençant par les freins, dégagez toutes les suspentes. Répétez l'opération avec le stabilo, les E/C, C, B et les A, tout en posant chaque nouvelle rangée sur la précédente, en vous assurant qu'aucune suspente n'est accrochée, ou rompue. Répétez l'opération du côté opposé.

Check-list avant décollage

1. Vérifiez votre parachute de secours : aiguille du container et poignée du secours.
2. Casque ajusté et sangle d'attache fermée.
3. Sangles de la sellette attachées. Revérifiez les cuissardes.
4. Tous les maillons fermés.
5. Bonne prise des élévateurs avant et poignées de freins.
6. Bord d'attaque ouvert.
7. Positionnez-vous correctement par rapport au vent.
8. Espace libre et bonne visibilité.

➤ Décollage

Votre XXLite peut être gonflée soit face soit dos à la voile.

Décollage face à la pente par vent faible à nul

Quand le vent est bon, avancez, vos suspentes doivent se tendre en deux pas. L'XXLite commencera à gonfler immédiatement. A cause du très faible poids de la voile, il n'est pas nécessaire de forcer sur les élévateurs pour gonfler la voile. C'est seulement une fois la voile sera sur la tête que vous pouvez tirer un peu plus sur les élévateurs si nécessaire.

Déplacez-vous toujours doucement durant tout le décollage, sans sauter et en gardant contact avec votre sangle ventral. 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.

Lorsque vous êtes satisfait que la voile est gonflée correctement, accélérez progressivement pour vous décoller.

Décollage face à la voile par vents faibles à forts

Préparez votre XXLite de la même manière que pour un décollage dos à la voile. Faites face à la voile en effectuant un demi tour en passant le jeu entier d'élévateurs du côté extérieur à votre demi tour au dessus de la tête. Faites attention, par vent fort la voile a tendance à vouloir voler d'elle-même depuis une position pré-gonflée. Laissez la mise en forme du bord d'attaque au minimum et tenez la voile aux freins ou avec les élévateurs arrières pour prévenir un gonflage intempestif.

Vous pouvez alors gonfler votre XXLite en tirant légèrement les élévateurs A, mais utilisez principalement le poids du corps et la tension des suspentes. Une fois la voile au dessus de votre tête, freinez doucement, retournez vous et accélérez progressivement pour décoller.

Par vent fort avancez de quelques pas vers la voile pendant le gonflage.

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





➤ Comportement en vol

L'XXLite est assez unique en l'air. Vous sentirez beaucoup plus la masse d'air à cause du faible poids et du manque d'inertie. Le virage est bien coordonné et la réponse immédiate, il ne faut qu'une faible action sur les freins pour faire tourner la voile. Bien que la voile bouge et communique en turbulence, elle possède néanmoins une forte résistance à la fermeture et au décrochage.

➤ Vol normal

La meilleure finesse est obtenue avec un peu de frein en air calme. Pour le meilleur taux de chute, appliquez environ 20cm de frein. Il est généralement préférable de voler avec toujours un peu de frein.

➤ Le virage

Pour vous familiariser avec l'XXLite vous devez effectuer vos premiers virages graduellement et progressivement. La voile est très réactive aux freins alors soyez vigilants.

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

IMPORTANT: ne jamais initier un virage à partir de la vitesse minimum (càd freins au maximum) car vous risquez un départ en vrille.

ATTENTION: il s'agit d'une petite voile avec une forte charge alaire, les virages sont par conséquent plus dynamiques et immédiats par rapport à un modèle plus grand. Les virages doivent être initiés en douceur et progressivement, en particulier lorsque vous volez proche du relief.

➤ Atterrissage

L'XXLite possédant un peu moins d'énergie qu'une voile normale, une action de freinage bien franche sera nécessaire afin d'atterrir en douceur.

En finale, laissez votre aile voler à la vitesse maximum (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. Posez-vous toujours face au vent !

Par vent faible, vous devez appliquer une action longue et progressive sur les freins pour perdre toute votre vitesse. Par vent fort votre vitesse sol sera déjà diminuée donc vous ne devrez freiner que pour réduire la force du poser.

Une fois au sol, si le vent est très fort et vous pensez qu'il existe un risque d'être traîné, décrochez la voile avec les élévateurs B. Cela décrochera l'XXLite rapidement et de manière contrôlée.

➤ Pliage

Étaler la voile sur son extradados à plat sur le sol, les suspentes sur l'intradados et les élévateurs dépassant le bord de fuite au centre de l'aile.

Prenez un bout d'aile et repliez-le jusqu'au centre de la voile. Répétez cette action jusqu'à ce que la voile n'occupe plus qu'environ 60cm sur la largeur.

Pliez la voile afin qu'elle se conforme à la taille et la forme du sac Ozone. Ne roulez jamais la voile car cela place des contraintes inutiles sur le tissu.

Pliez toujours votre XXLite le moins serré possible, car chaque pli affaiblit le tissu sur n'importe quelle voile.

Maintenez l'aile repliée à l'aide de la sangle de compression puis rentrez l'ensemble dans le sous sac.

VOLS AVANCES

➤ Les oreilles

Faire les oreilles accroît le taux de chute de l'XXLite. Pour faire les oreilles, gardez les poignées de frein en main et prenez la suspentes A extérieure de chaque côté et descendez-les (une à la fois) jusqu'à ce que les extrémités soient fermées.

N'utilisez les freins que pour ré-ouvrir les oreilles. Si vous voulez vous diriger tout en gardant les oreilles, utilisez le report de poids dans la sellette.

Pour rouvrir les oreilles, relâchez la suspente de chaque côté, la réouverture doit se faire automatiquement. Vous pouvez faciliter la réouverture en freinant doucement, d'un coté puis de l'autre afin de réduire le risque de décrochage.

IMPORTANT: vous pouvez effectuer les oreilles, mais nous le déconseillons. Il est préférable de descendre en 360 dans un zone descendante.

➤ Oreilles et 360

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

Ozone déconseille fortement cette technique !

➤ Descente aux élévateurs B

Cette manoeuvre n'est pas possible sur l'XXLite

➤ 360 engagés

Si vous effectuez une série de 360° engagés avec votre XXLite elle effectuera une descente en spirale, 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. L'XXLite effectuera presque 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 en pression.

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

Pour sortir d'une spirale engagée, remettez vous à plat dans la sellette puis remontez lentement le frein intérieur. L'XXLite ne montre pas de tendance à la neutralité spirale, cependant en cas de comportement neutre vous devez toujours être prêt à effectuer une sortie pilotée. N'effectuez jamais de sortie trop brutale car cela entraîne une ressource importante suivie d'une abattée à contrôler.

IMPORTANT: Les descentes en spirale sont possibles avec l'XXLite mais doivent être évitées sauf en cas d'absolue nécessité car elles exercent des contraintes inutiles sur la voile.

INCIDENTS

➤ Descente parachutale

Une descente en mode parachutal est très improbable avec l'XXLite, mais si ceci advient, relevez complètement les deux freins à la position de vitesse maximum. Si rien ne se passe après quelques secondes poussez les élévateurs A vers l'avant. Un freinage symétrique peut également s'avérer nécessaire.

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



➤ Fermetures

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.

Une fermeture asymétrique se gère par un « contre » 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 moins importante. Ainsi pour stopper ce virage vers le côté fermé, vous devez agir de façon efficace mais en dosant l'amplitude du frein côté ouvert afin de ne pas décrocher celui-ci. Si vous ne parvenez pas à empêcher la voile de tourner sans dépasser le point de décrochage, alors laissez la voile tourner doucement tout en réouvrant la fermeture.

Si la fermeture n'est pas suivie d'une réouverture complète et spontanée, effectuez une action de pompage sur les freins, sur toute l'amplitude et sans brutalité. Cette action doit durer environ 2 secondes à chaque fois. Pomper par à-coups n'aidera pas à regonfler plus rapidement la partie fermée et pomper trop lentement peut amener la voile au point de décrochage ou au-delà.

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.

Si votre XXLite se ferme alors que vous utilisez l'accélérateur, relâchez immédiatement la pression sur celui-ci pour ralentir jusqu'à la vitesse bras hauts et après 90 degrés de rotation l'aile se réouvrira et retournera en vol normal.

IMPORTANT: Aucun pilote ni aucune aile n'est à l'abri d'une fermeture, néanmoins un pilotage actif éliminera pratiquement toute tendance à fermer. Quand les conditions sont turbulentes, soyez plus actif et anticipez les mouvements de votre voile. Soyez toujours conscient de votre altitude et ne sur-pilotez pas. Nous conseillons de toujours garder les freins en main et de ne pas voler en conditions turbulentes.

➤ 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.

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', utilisez votre parachute de secours tant que vous avez encore l'altitude nécessaire.

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

LA VOLTIGE / SIV

Par rapport à un parapente normal, où les cloissons sont protégées par les cellules, la structure exposée de la XXLite la rend plus susceptible de s'endommager. De ce fait nous déconseillons d'effectuer des manoeuvres d'acrobatie ou de SIV. Cela ne fera que réduire sa longévité et, mal réalisées, ces manoeuvres pourrait altérer la voile.

TREUILLAGE

L'XXLite ne doit pas être utilisée en vol au treuil.

ENTRETIEN

Les cloisonnages exposés sont plus sujettes à l'usure, aussi elles doivent faire l'objet d'une attention particulière lors du maniement au sol, en l'air et à l'atterrissage.

➤ Conseils d'entretien

- 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 démêlé toutes les suspentes. Ceci soumet vos suspentes à un effort violent et inutile.
- Ne JAMAIS marcher sur vos suspentes.
- Ne JAMAIS gonfler votre aile pour la laisser retomber sur son bord de fuite de façon répétée. Essayez de maîtriser cette 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.
- Si vous volez avec un tour de freins, vous devez régulièrement défaire les tours qui peuvent apparaître sur les drisses principales. En se tordant, la drisse se raccourcit et peut produire une tension constante sur le bord de fuite (ce qui peut causer des problèmes au décollage, faire décrocher la voile ou l'empêcher de voler droit).
- Changez vos suspentes de frein si elles sont endommagées.

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

➤ Rangement

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

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

Enlevez les insectes qui pourraient abîmer le tissu en voulant s'échapper ou qui pourraient manger le tissu, ils laissent également des dépôts acides lorsqu'ils se décomposent après leur mort.

Si votre voile tombe dans l'eau salée, elle doit être rincée à l'eau claire puis séchée.

➤ Nettoyage

Votre aile se nettoie si nécessaire avec une éponge douce et humide. Si vous devez nettoyer votre XXLite, nous conseillons d'utiliser un tissu doux et légèrement humide et d'utiliser des mouvements légers en passant petit à petit sur la surface.

Ne jamais utiliser des produits chimiques, détergents ou éponges abrasives.

➤ Réparation du tissu

Les petits accrocs ou déchirures peuvent être réparés par vous-mêmes. Utilisez le tissu autocollant prévu à cet effet et fourni avec la voile dans votre kit de réparation. Vous trouverez plus d'informations sur les réparations sur le site internet d'Ozone, y compris des instructions détaillées en images.

Pour des déchirures importantes contactez un réparateur agréé par Ozone.



QUALITE OZONE

➤ Suspentes abîmées

Toute suspente abîmée ou cassée doit être remplacée par un professionnel qualifié. Il est important que la suspente de remplacement soit du même matériau. Une fois la suspente remplacée, effectuez un gonflage de vérification avant de voler. Si vous n'avez pas accès un réparateur agréé Ozone, vous pouvez commander des suspentes sur www.flyozone.com.

➤ Révision

Votre aile doit être révisée après 12 mois pour la première fois et ensuite tous les 12 mois. Si vous volez de manière intensive nous conseillons une vérification toutes les 80 heures de vol.

Vous êtes responsable de votre équipement et votre sécurité en dépend. Prenez-en soin et faites-le vérifier régulièrement. Les changements de comportement en vol sont des indicateurs de vieillissement. Si vous remarquez des changements vous devez faire vérifier votre voile avant de revoler. Les éléments de base du contrôle sont la vérification du tissu (porosité et résistance) et des suspentes (longueur et résistance).

NOTE: Nous conseillons de changer le suspentage après 150 heures d'utilisation.

➤ Modifications

Votre Ozone XXLite a été conçue et mise au point pour donner l'équilibre optimal entre performance, maniabilité et sécurité. Toute modification entraînerait une perte de l'homologation et la certification mais aussi un changement de comportement en vol pouvant rendre la voile dangereuse. Pour ces raisons, nous déconseillons fortement de modifier la voile d'une quelconque manière.

La qualité de nos produits est un paramètre que nous prenons très au sérieux, et nous mettons tout en œuvre 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 nous efforcerons toujours de résoudre les problèmes qui ne seraient pas causés par l'usure normale des matériaux ou une utilisation inapproprié du matériel. 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.



XXLITE



Danke, dass du dich für einen Ozone XXLite 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 XXLite gibt.

Alle Sicherheitsmitteilungen werden unter 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 XXLiteübernimmst du die Verantwortung für alle Risiken, die mit seinem Gebrauch verbunden sind. Unsachgemässer Gebrauch und / oder Missbrauch deiner Ausrüstung kann dieses Risiko verstärken.

Fliege vorsichtig!

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

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

Trage stets einen geeigneten Helm, Handschuhe und geeignete Schuhe.

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

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

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

ÜBER OZONE



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

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

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

Fred ist unser Neuzugang im Team. Er ist Maschinenbauingenieur, Mathematiker und Strecken- / Biwak-Spezialist. Fred hat das Anti-G entwickelt und hatte die Idee für die Hai Nase.

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 XXLITE

Der XXLite ist einer der besonderen und einzigartigsten Gleitschirme, die je in Produktion gegangen sind. Sein modernes Einfach-Segel-Design ist das absolut Ultimative für den Flug mit minimalem Gewicht. Vermutlich ist es der leichteste Flügel, der derzeit existiert. Allerdings ist der XXLite ein ganz spezieller Schirm, und auch nur für spezielle Piloten geeignet, die seine Grenzen verstehen, und über die Fähigkeit und Erfahrung verfügen, diesen Schirm zu fliegen.

Wenn der gesamte Schirm offen ist, das bei relativem Luftfluss und mit etwa 5 kg weniger Luft im Schirminnenen, ist der XXLite tatsächlich 80 % leichter als ein normaler Gleitschirm in der gleichen Größe. Das bedeutet, dass der Pilot mehr von der Luft erlebt, als er je für möglich gehalten hat, da die Kappe so viel weniger Massenträgheit hat wenn sie sich durch verschiedene Luftmassen bewegt.

Beim Fliegen des XXLite ist es wichtig sich bewusst zu machen, dass seine Bewegungen und sein Feedback ein natürliches Ergebnis der Physik sind. Der Flügel reagiert mit dem Gewicht des inneren Luftvolumens sehr stark durch jede Bewegung, die in der Atmosphäre geschieht, allerdings macht das den Schirm nicht von Natur aus instabil. Wegen seiner kaum vorhandenen Massenträgheit hat er auch weniger Tendenz zum Überschießen. Und diese reduzierte Amplitude („Ausschlag“) ist eine positive Charaktereigenschaft in Turbulenzen. Diese „Sensitivität“ sollte nicht beschönigt werden, und es ist wichtig, dass Piloten, die den XXLite fliegen wollen, das Feedback, das dieser Schirm geben wird, auch fähig sind, (wert-) zu schätzen. Das richtige Einschätzen gilt natürlich auch für die entsprechenden Bedingungen, die herrschen müssen und angemessen sind, um diesen Schirm zu fliegen.

Die reine Gleitleistung des XXLite ist mit dem Ultralite in derselben Größe vergleichbar, aber der Trimm speed ist beträchtlich geringer, und er hat kein Beschleunigungssystem. Daher müssen die Piloten dieses Fluges einen möglichen Geschwindigkeitszunahme einkalkulieren, wenn sie sich dafür entscheiden, bei den herrschenden Bedingungen zu fliegen. Der geringere Trimm Speed bedeutet, dass du mehr Zeit mit Gegenwind oder in turbulenter Luft verbringen wirst, und dein Gleitflug davon entsprechend beeinflusst wird.

Der XXLite hat einen EN Lasttest, aber keine Flugzulassung. Wir empfehlen ihn erfahrenen Piloten, die sich einen ganz besonderen 2ten oder 3ten Gleitschirm zulegen wollen.

➤ Bremsleinen

Die Bremsleinen wurden während unserer Testflüge sorgfältig eingestellt. Ändere bitte NICHTS an deren Länge.

WICHTIG: Falls während des Fluges eine Bremsleine reißt oder sich ein Griff lösen sollte, kann der Gleitschirm weiter geflogen werden, indem man sachte an den B-Tragegurten zieht, und somit die Richtung kontrolliert.

➤ Tragegurte

Der XXLite hat Amsteel Dyneema Tragegurte, die leicht und praktisch sind, und mit Link Lite Verbindungen ausgestattet sind anstatt mit Schraubschäkeln aus Metall um mehr Gewicht einzusparen.

➤ Gurtzeug

Der Brustgurt sollte bei beiden Größen zwischen 42 und 46 cm eingestellt sein (zwischen den Tragegurten).

➤ Gesamtgewicht während des Fluges

Jeder XXLite wurde für einen definierten Gewichtsbereich entwickelt. Wir empfehlen, diesen Gewichtsbereich einzuhalten.

XXLite 16 = 65-95kgs

XXLite 19 = 85-115kgs

➤ Rucksack

Der neue Rucksack wurde speziell für den XXLite entwickelt, da auch er sehr leicht und komfortabel ist.

LOS GEHT'S

➤ Grenzen

Der XXLite kann soaren, Thermik fliegen und top landen wie jeder andere Schirm, ist allerdings wegen seiner geringeren Höchstgeschwindigkeit und dem fehlenden Beschleuniger von guten, vernünftigen Wetterbedingungen abhängig um sicher geflogen zu werden. Er sollte nicht bei starkem Wind geflogen werden oder wenn sich abzeichnet,

dass sich die Windstärke deutlich erhöhen könnte. Wie jeder andere Gleitschirm auch, sollte der XXLite nicht bei besonders turbulenten Bedingungen geflogen werden.

Es ist sehr wichtig, dass du die Grenzen eines Schirmes mit niedriger Höchstgeschwindigkeit verstehst und respektierst. Fliege nur bei ruhigen und vernünftigen Bedingungen.

➤ Vorbereitung

Lege den XXLite in Bogenform aus, die Mitte des Schirmes höher als die Flügelenden. Sortiere die Leinen. Halte dazu den Tragegurt hoch und beginne mit den Bremsleinen, sie müssen vollkommen frei sein. Wiederhole das Ganze mit dem Stabilo, und mit jeder anderen Ebene bis und inklusive den A Leinen. Lege dabei die bereits sortierten Leinen übereinander und stelle sicher, dass sich keine Leinen einkringeln, verhängen, Schlaufen bilden oder einen Knoten haben. Danach machst du das Gleiche auf der anderen Flügelseite des Schirmes, und sortierst dort die Leinen ebenso.

Checkliste vor dem Start:

1. Checke den Rettungsschirm – Splint ist gesichert und der Griff ist fest
2. Helm auf und geschlossen
3. Alle Schlösser und Verbinder am Gurtzeug sind geschlossen – checke nochmals die Beinschlaufen
4. Karabiner und Schäkkel sind geschlossen
5. Du hältst die A Leinen und die Bremsleinen
6. Die Anströmkante ist geöffnet
7. Wind kommt direkt von vorne
8. Der Luftraum ist frei und du hast gute Sicht.

➤ Starten

Den XXLite kannst du sowohl vorwärts als auch rückwärts starten.

Vorwärtsstart – bei Nullwind bis leichtem Wind

Warte ab bis der Wind passt. Gehe dann ein oder zwei Schritte vorwärts, so dass sich die Leinen straffen. Der XXLite wird sofort aufsteigen. Wegen des extremen Leichtgewicht-Charakters des XXLite

ist es nicht nötig, Kraft auf die A-Gurte zu bringen um ihn aufzuziehen. Erst wenn der Schirm komplett offen ist, solltest du Druck auf die A-Gurte bringen 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 oder ruckartige Bewegungen zu machen, es reicht, wenn du dich während des ganzen Startvorgangs gleichmäßig und bedacht nach vorne bewegst. Nimm dir genügend Zeit für einen Kontrollblick, bevor du dich endgültig entscheidest zu starten.

Wenn der XXLite offen und sauber über dir steht, beschleunige gleichmäßig und starte.

Rückwärtsstart -leichter bis starker Wind

Lege deinen XXLite 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. Sei vorsichtig, da der Schirm bei stärkerem Wind und einer erhöhten Position die Tendenz hat, loszufiegen. Gehe nicht an stark exponierte Startpositionen, und halte den Schirm mit den Bremsen oder den rückwärtigen Tragegurten zurück um ein ungewolltes Aufsteigen zu vermeiden.

Um den XXLite aufzuziehen, halte die A-Gurte und benutze dazu hauptsächlich dein eigenes Körpergewicht. Erzeuge dadurch die benötigte Spannung in den Leinen. Falls nötig, übe einen sanften Druck auf die A-Gurte aus um den Schirm vollständig und mittig über dich zu bringen. Wenn die Kappe über dir steht, bremsen den Schirm leicht an um ein Überschießen zu verhindern, 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 leicht überschießen.



WICHTIG: Starte niemals mit einem Gleitschirm, der nicht ganz offen ist und mittig über dir steht oder wenn du das Nicken und Rollen des Schirms nicht vollkommen unter Kontrolle hast.

➤ Flugeigenschaften

Der XXLite verhält sich in der Luft ziemlich einzigartig. Du wirst wegen des geringen Gewichts und der geringeren Masse mehr von den Luftmassen spüren. Obwohl der Schirm in turbulenter Luft starke Rückmeldungen durch Bewegungen gibt, ist er doch sehr resistent gegen Einklapper und Stalls.

➤ Normalflug

Wenn du die Bremsen beim Fliegen nur wenig benutzt, erreichst du die beste Gleitgeschwindigkeit in ruhiger Luft. Für ein minimales Sinken musst du etwa 20 cm anbremsen. Normalerweise ist es am besten, den Schirm die ganze Zeit über mit wenig Bremseinsatz zu fliegen.

➤ Kurven

Um dich mit dem Verhalten des XXLite vertraut zu machen, solltest du deine ersten Kurven vorsichtig einleiten und nur langsam steigern. Du solltest jederzeit respektvoll und achtsam sein.

Für einen effizienten und koordinierten Kurvenflug mit deinem XXLite 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 Bremseinsatz), da du sonst einen einseitigen Strömungsabriss (Trudeln) riskierst.

Denke daran, dass du mit einem relativ kleinem Schirm unterwegs bist, bei dem die Kurven dynamischer ausfallen als mit einem

größeren Schirm. Kurven sollten sanft und progressiv geflogen werden, besonders in Hangnähe.

➤ Landen

Der XXLite hat etwas weniger Energie (Ressourcen) als ein gewöhnlicher Schirm, und somit muss er gut und solide ausgeflart werden um elegant zu landen.

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

Lande immer gegen den Wind!

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

Wenn du bereits am Boden bist, und du hast bei sehr starkem Wind das Gefühl, mitgerissen zu werden, provoziere nach der Landung einen Strömungsabriss über die B-Gurte. Damit stallst du den XXLite sehr schnell und gut kontrollierbar, und du wirst so weniger mit dem Wind zu kämpfen haben.

➤ Packen

- Breite den Schirm flach aus, das Untersegel nach oben. Lege die Leinen auf den Schirm und die Tragegurte mittig ans Achterliek.
- Lege jeweils ein Flügelende zur Mitte und wiederhole das, bis der Schirm auf etwa 60 cm Breite zusammengelegt ist.
- Streiche die Luft zur Eintrittskante hin aus.
- Falte nun den Gleitschirm in mehreren Schlägen vom Achterliek zur Eintrittskante so, dass er etwa die Form und Größe des OZONE
- Rucksacks hat. Rolle den Schirm niemals auf, denn dabei wird das Tuch unnötig gedehnt.

- Packe den XXLite stets so locker wie möglich, denn Falten schwächen das Tuch von jedem Gleitschirm.
- Ziehe nun das Kompressionsband um den Schirm und stecke ihn in den Innenpacksack.

FLUGMANÖVER

➤ 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 XXLite anzulegen, musst du die äußersten A-Leinen greifen und sie herunterziehen, bis die Flächenenden einklappen und nach hinten weghängen.

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

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

WICHTIG: Du kannst zwar die Ohren anlegen, aber es ist nicht sehr empfehlenswert. Es ist besser, in sinkender Luft enge 360° Kurven zu drehen.

➤ Ohren-Anlegen und Steilspirale

Dieses Manöver ist zwar möglich, es führt aber zu einer sehr großen Belastung der Stammleinen und kann sogar zur Folge haben, dass Leinen reißen.

Ozone empfiehlt dieses Manöver zu vermeiden!

➤ B-Stall

Es ist nicht möglich, mit dem XXLite einen B-Stall zu machen.

➤ 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 großer Höhenvernichtung.

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 XXLite wird nach etwa einer Umdrehung in die Steilspirale übergehen. In der Steilspirale musst du 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 und Orientierungslosigkeit riskierst. Außerdem wird der Gleitschirm dabei unnötig stark belastet. Achte also sehr genau auf deine Höhe und leite in Sicherheitshöhe aus.

Um eine Steilspirale auszuleiten musst du die innere Bremse langsam freigeben, und deinen Körper in eine zentrale Normalposition bringen. Der XXLite zeigt keine Anzeichen, in der Spirale neutral zu bleiben, allerdings solltest du immer dazu vorbereitet sein, die Spirale jederzeit auszuleiten. Dafür verlagerst du dein Körpergewicht auf die Gegenseite der Spirale, und bremst die Kurvenaußenseite ein wenig an. Der Schirm wird in den Normalflug zurückkehren. Versuche niemals eine Spirale auszuleiten, indem du starke oder schnelle Inputs gibst, da dies zu einem aggressiven Steigverhalten führen kann.

WICHTIG: Steilspiralen sind zwar möglich, sollten aber mit dem XXLite vermieden werden, wenn sie nicht unbedingt notwendig sind. Sie setzen den Gleitschirm unnötig hohen Belastungen aus.



STÖRFÄLLE

➤ Fullstall

Es ist recht unwahrscheinlich, mit dem XXLite einen Fullstall zu bekommen. Für den Fall, dass es dennoch geschieht, sollte deine erste Reaktion sein, beide Bremsen völlig frei zu geben. Dann sollte der Schirm in den Normalflug zurückkehren. Falls nach einigen Sekunden nichts dergleichen passiert, ziehe die A-Tragegurte nach vorne. Es könnte auch von Nöten sein, zusätzlich kurz an den Bremsen zu ziehen.

Dann stelle sicher, dass sich dein Schirm wieder im Normalflug befindet (überprüfe deine Luftgeschwindigkeit) ehe du die Bremsen erneut benutzt.

WICHTIG: nur wenige cm einer Bremse können dazu führen, deinen Schirm im Stall zu halten. Löse immer deine Wicklungen, solltest du gewickelt haben!

➤ Klapper

Wenn du einen Klapper hast, solltest du zuerst deine Flugrichtung kontrollieren. Fliege weg von Bodennähe, weg von Hindernissen und anderen Piloten, und fliege nicht in andere Piloten etc. hinein.

Ein einseitiger Einklapper kann kontrolliert werden, indem man sein Gewicht zur noch offenen Seite hin verlagert, und mit dosiertem Steuerleinenzug die Flugrichtung gerade hält. In den allermeisten Fällen genügt das, um den Klapper wieder vollständig zu öffnen und normal weiter zu fliegen.

Wenn ein Gleitschirm eingeklappt ist, hat er eine kleinere Fläche, die Flächenbelastung steigt, und die Geschwindigkeit für den Strömungsabriss ist höher. Das bedeutet, dass sich der Schirm mit weniger Bremsdruck als gewöhnlich dreht oder stalt. Wenn du versuchst, den Gleitschirm zu stabilisieren und davon abzuhalten, sich in Richtung der eingeklappten Seite zu drehen, musst du vorsichtig sein, um nicht die Strömung auf der noch geöffneten 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.

Solltest du einen seitlichen Einklapper haben, der sich nicht von selbst wieder öffnet, dann öffne ihn mit einem gleichmäßigen, kräftigen Steuerimpuls auf der eingeklappten Seite. Bei diesem "Pumpen" sollte eine Pumpbewegung etwa zwei Sekunden dauern. Zu schnelles und kurzes 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.

WICHTIG: Kein Pilot und kein Gleitschirm ist immun gegen Klapper. Aber mit einem aktiven Flugstil kannst du die Gefahr von Einklappern auf ein Minimum reduzieren. Bei turbulenten Bedingungen musst du aktiver fliegen und die Bewegungen deines Gleitschirms vorher erahnen. Achte immer auf deine Höhe und vermeide Überreaktionen. Fliege immer mit den Bremsen in der Hand und vermeide turbulente Bedingungen.

➤ Verhänger

Wenn sich das Flügelende in den Leinen verfängt, nennt man das einen "Verhänger". Ein Verhänger kann zu einer schwer kontrollierbaren Drehbewegung führen. Die erste Lösungsmöglichkeit ist, an der Stabilo-Leine zu ziehen, während man gleichzeitig versucht, die Drehbewegung durch Gegenbremsen zu verlangsamen. Um einen Strömungsabriss zu vermeiden, muss das Gegenbremsen sehr vorsichtig und dosiert sein.

Wenn das nicht funktioniert, dann hilft nur noch ein "Fullstall" (symmetrisch oder nicht). Nur wer Fullstalls gelernt und geübt hat, sollte dieses Manöver durchführen - und auch nur dann, wenn ausreichend Höhe vorhanden ist.

Falls der Pilot die Drehung nicht schnell kontrollieren kann, dann muss der Rettungsschirm eingesetzt werden bevor zu viel Höhe verloren geht.

WICHTIG: eine schlechte Startvorbereitung, Akrofliegen, ein ungeeigneter, zu anspruchsvoller Schirm oder zu anspruchsvolle oder schlechte Flugbedingungen sind die Hauptursache für Verhänger.

ACRO-FLIEGEN / SIV

Verglichen mit einem normalen Gleitschirm, bei dem die Rippen innerhalb von Zellwänden geschützt sind, ist der XXLite durch seine offensichtliche Struktur anfälliger für Beschädigungen. Aus diesem Grund empfehlen wir keine SIV oder sonstige akrobatischen Manöver. Das würde die Lebensdauer des Schirmes verkürzen, und sollten die Manöver nicht korrekt geflogen werden, kann das zu Beschädigungen des Schirmes führen.

WINDENSCHLEPP

Mit dem XXLite sollte nicht geschleppt werden.

PFLEGE

Die offen liegenden Rippen sind empfindlicher, und daher ist beim Handling des Schirmes am Start, in der Luft und nach dem Landen besondere Sorgfalt angebracht.

➤ Pflegetipps

- Ziehe deinen Schirm NICHT über den Boden um ihn in eine andere Startposition zu bringen, das beschädigt das Segeltuch. Hebe deinen Schirm auf und trage ihn.
- Versuche NICHT, deinen Schirm bei starkem Wind zu öffnen ohne

dass du vorher die Leinen sortiert hast – dadurch werden die Leinen unnötigen Belastungen ausgesetzt.

- Trete nicht auf den Schirm oder auf die Leinen.
- Ziehe den Schirm nicht wiederholt auf und erlaube ihm dann hart auf dem Boden aufzukommen. Versuche diese Bewegung so sanft und umsichtig wie möglich auszuführen, indem du dich auf den Schirm zubewegst wenn er nach unten kommt.
- Das Fliegen in salziger Luft und in Gebieten mit schroffen Oberflächen (Felsen und Sand etc.) und das Groundhandling bei starkem Wind beschleunigen den Alterungsprozess des Schirmes.
- Wenn du gewickelt fliegst, solltest du regelmäßig die Verdrehungen, die an der Hauptbremsleine auftreten, entfernen. Durch das Eindrehen verkürzt sich die Leine, was zu einer konstanten Spannung an der Hinterkante führen kann (und damit eventuell zu Problemen beim Start, zum Stall, zum asymmetrischen Fliegen der Kappe etc.).
- Wechsle deine Hauptbremsleine aus, wenn sie beschädigt ist.

Es ist sehr empfehlenswert, dass du deinen Schirm regelmäßig CHECKEN und überprüfen lässt, besonders nach exzessivem Gebrauch, nach einer Auffälligkeit, einem Zwischenfall oder nach längerer Lagerung.

➤ Lagerung

Bewahre deine gesamte Flugausrüstung stets, geschützt vor direktem Sonnenlicht und Hitze, in einem trockenen Raum auf.

Dein Gleitschirm sollte trocken sein bevor du ihn einpackst. Hitze und Feuchtigkeit sind die zwei schlimmsten Faktoren, die einen Gleitschirm schnell altern lassen. (Ein feuchter Gleitschirm im Auto bei direkter Sonneneinstrahlung, ist mit das Schlimmste, was man einem Gleitschirm antun kann). Trockne deinen Gleitschirm im Schatten und möglichst bei etwas Wind. Verwende nie einen Haarfön oder ähnliches.

Wenn du im Meer gelandet bist, dann musst du deinen Gleitschirm mit Süßwasser spülen, bevor du ihn dann proper trocknest.



Achte darauf, dass du keine Insekten in deinen Gleitschirm packst. Manche Insekten fressen Löcher in das Gleitschirmtuch, und Grashüpfer lösen sich z. B. in eine saure Substanz auf, die dein Tuch beschädigen kann.

➤ Reinigung

Jede Art von Rubbeln und Reiben kann die Beschichtung des Segeltuches beschädigen. Zur Reinigung deines XXLite empfehlen wir deshalb ein weiches, nur mit etwas Wasser angefeuchtetes (Baumwoll-) Tuch 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 Segeltuch kann mit selbstklebendem Gleitschirm-Reparaturtuch geflickt werden.

Weitere Informationen über das Reparieren deines Flügels findest du auf der OZONE Webseite. Dort gibt es eine bebilderte Anleitung.

➤ Kaputte Leinen

Jede kaputte Leine sollte von einem qualifizierten Fachmann ausgetauscht werden. Es ist wichtig, dass die Ersatzleine aus dem gleichen Material gefertigt ist, und die gleiche Stärke und Länge (gleiche Bruchlast) hat. Nach dem Austauschen der Leine, ziehe deinen Schirm auf, und überprüfe ihn ehe du mit ihm wieder fliegst. Sollte dir kein ortsansässiger OZONE Händler bekannt sein, kannst du auch einzelne Leinen über www.flyozone.com bestellen.

➤ Schirmcheck

Dein Flügel sollte alle 12 Monate von einem qualifizierten Fachmann gecheckt werden. Wenn du deinen Schirm sehr viel benutzt, empfehlen wir einen Check nach jeweils 80 Gebrauchs- oder Flugstunden.

Mache dir bewusst, dass du für deine Flugausrüstung verantwortlich bist, und dass deine Sicherheit davon abhängt. Sorge daher gut für deine Ausrüstung, und lasse deren Einzelteile regelmäßig überprüfen (Rettungsgerät, Gleitschirm etc.). Sollte sich das Flugverhalten deines Schirmes verändern, so kann das ein Zeichen der Alterung sein, und du solltest deinen Flügel in jedem Fall vor dem nächsten Flug checken lassen, egal welche Veränderung dir auffällt. Wir empfehlen, den Schirm nur von einem qualifizierten, professionellen Instandhaltungsbetrieb, der von OZONE oder vom OZONE Importeur empfohlen wird, checken zu lassen. Und das regelmäßig. Einzelheiten zum Check findest du auf unserer Webseite.

WICHTIG: wir empfehlen das Leinenset nach 150 Flugstunden auszutauschen.

➤ Modifikationen

Dein OZONE XXLite wurde so entwickelt und getrimmt, dass er die optimale Balance von Leistung, Handling und Sicherheit hat. Jegliche Veränderung bedeutet, dass der Gleitschirm seine Charakteristik verliert, und vermutlich schwieriger zu fliegen sein wird. Aus diesen Gründen empfehlen wir dringend, dass du deinen XXLite in keiner Weise veränderst.

QUALITÄT

Wir von OZONE nehmen es mit der Qualität unserer Produkte sehr genau. All unsere Schirme werden in unserer eigenen Produktionsstätte hergestellt, damit wir sicher sein können, dass sie den allerhöchsten Standards entsprechen.

Jeder Schirm wird einer sehr strengen Endkontrolle unterzogen,

in der alle Produktionsschritte nachvollziehbar sind und 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, dieser kann über die beste Vorgehensweise entscheiden. Sollte es dir nicht möglich sein, deinen Händler zu kontaktieren, dann kontaktiere uns direkt über info@flyozone.com.

Nachprüfanweisungen

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

Nachprüfintervalle

Das erste Nachprüfintervall beträgt 12 Monate oder 100 Flugstunden, je nachdem welches Ereignis zuerst eintritt, und das ab dem Datum der Stückprüfung, bzw. dem Datum des ersten Flugbetriebes. Jedes folgende Nachprüfintervall beträgt wiederum 12 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

- Textilluhr 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.

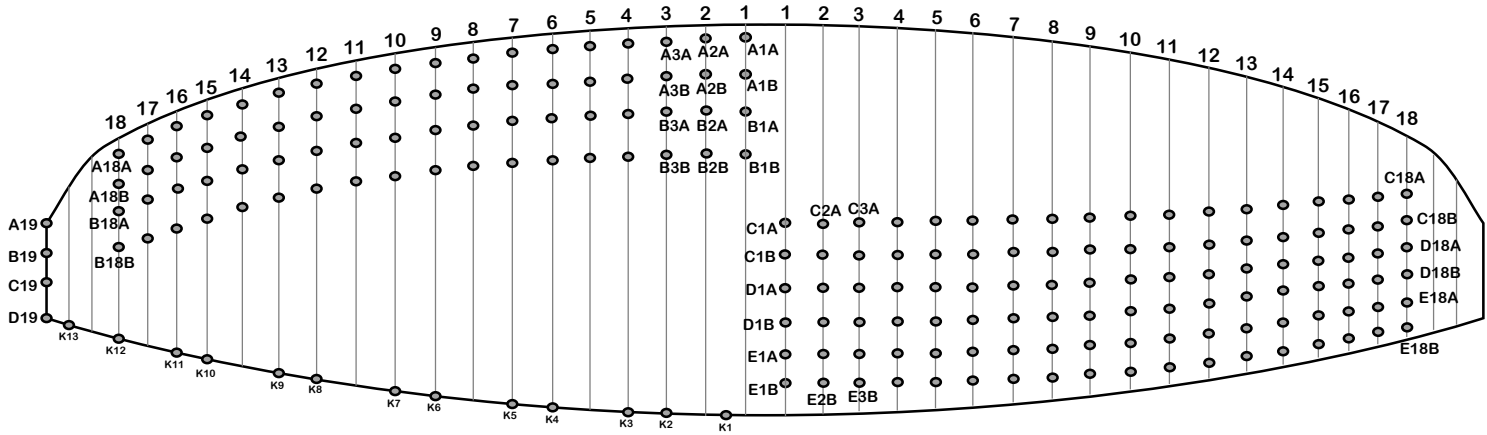
Checkflug

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.

XXLITE LINE DIAGRAM

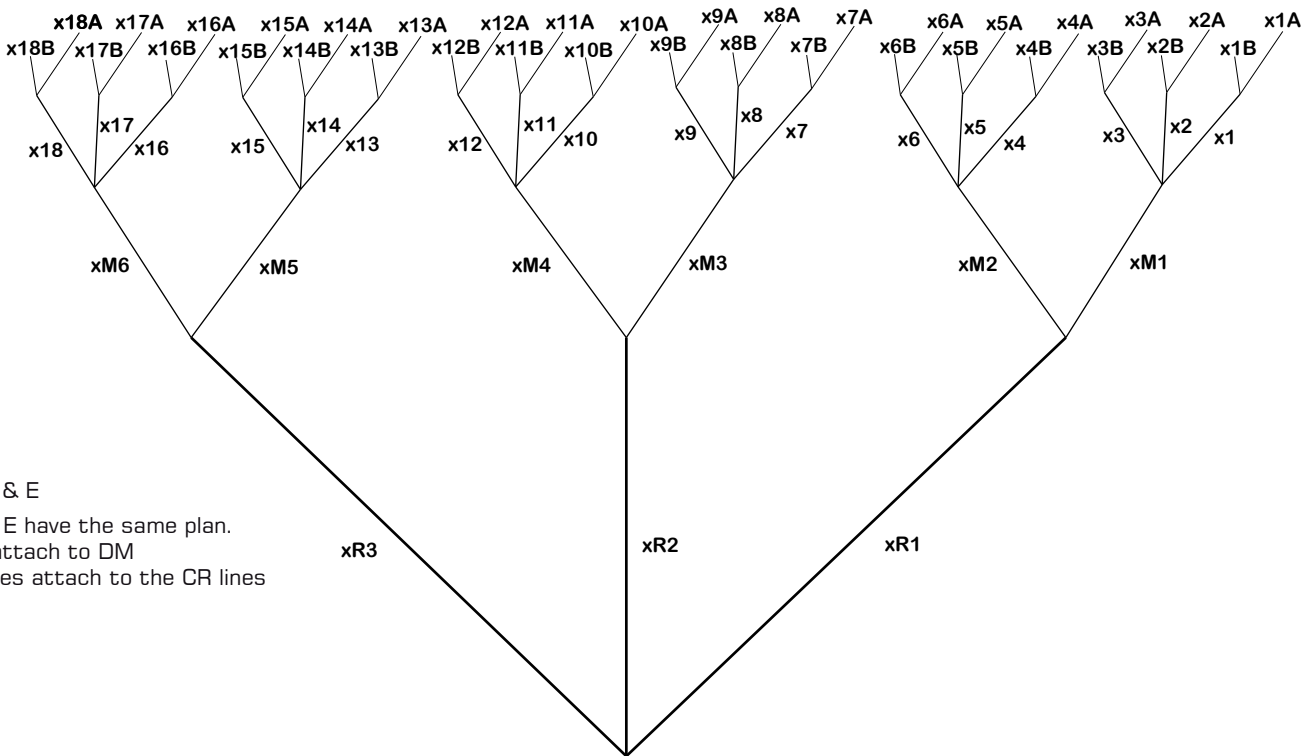




Main Lines

Wing Tip

Centre



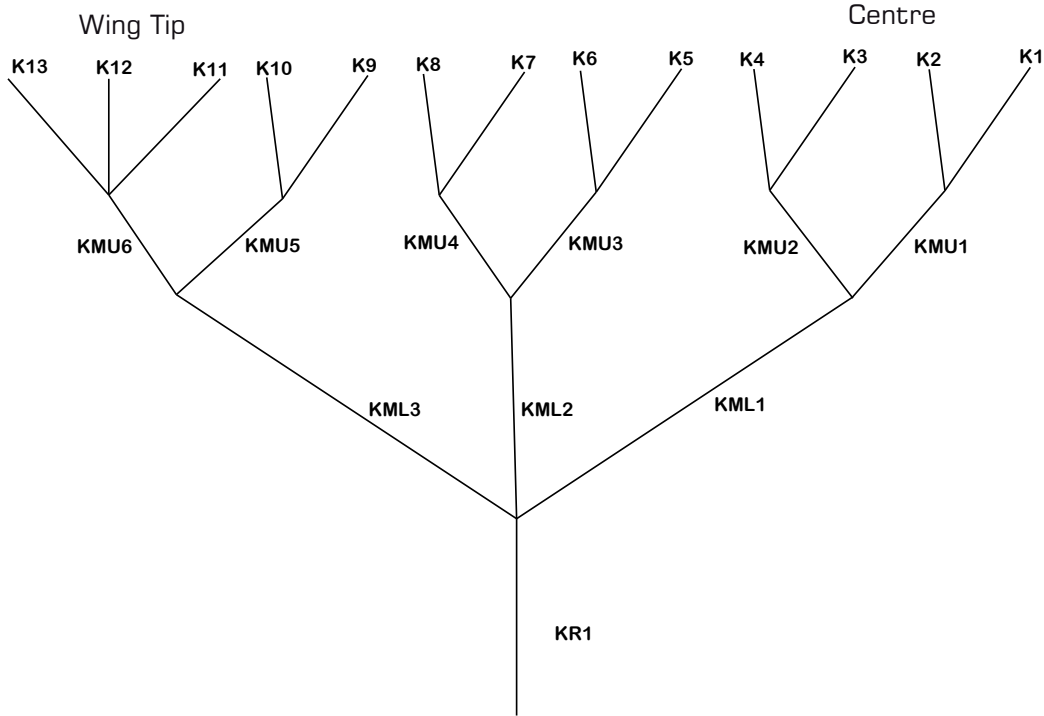
x = A, B, C, D & E

A, B, C, D and E have the same plan.

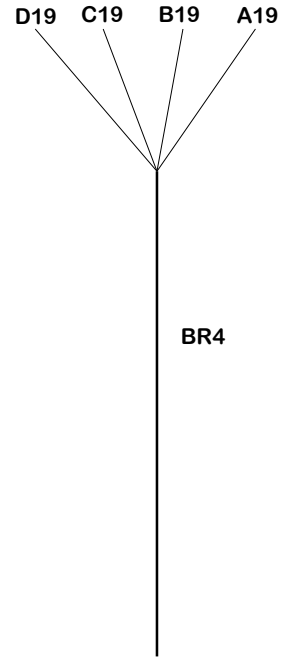
D and E lines attach to DM

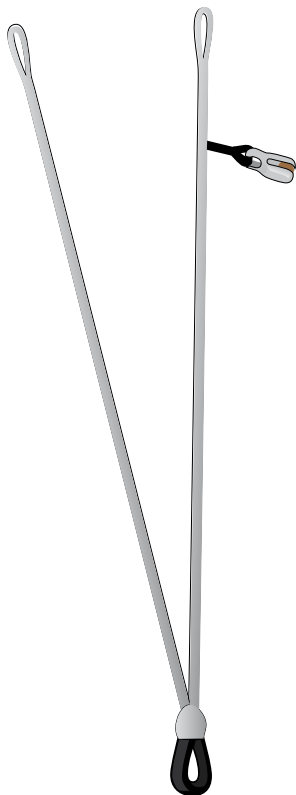
CM and DM lines attach to the CR lines

▮ Brake Lines



▮ Stabulo Lines





Non Accelerated (mm)

A 500

B 500

LINK LITE CONNECTIONS

To open the Link Lite in order to change lines:

Ouvrir le Link Lite pour changer des suspentes:

So öffnet man die Link Lites um die Leinen zu wechseln:



1. Loosen loop that holds the black tag.

Desserrer la boucle qui tient la languette noire.

Löse die Schlaufe die das schwarze Gurtband hält



2. Feed black tag through loop

Faire passer la languette noire au travers de la boucle.

Schiebe das schwarze Gurtband durch die Schlaufe



3. Pull out Loop.

Défaire la boucle.

Ziehe die Schlaufe heraus.

To re connect the Link Lite connections reverse the above procedure. Ensure that the connecting loops are correctly and neatly in place before flying.

Faire l'opération inverse pour refermer le Link Lite. S'assurer que les boucles de connections sont bien correctement en place avant de voler.

Um die neuen Leinen einzufädeln, gehe einfach in der umgekehrten Reihenfolge vor und stelle sicher, dass die Verbindungsloops korrekt und ordentlich geschlossen sind bevor du fliegst.

TECHNICAL SPECIFICATIONS

	16	19
No. of Cells	41	41
Projected Area (m2)	13.9	16.4
Flat Area (m2)	16.0	18.9
Projected Span (m)	7.4	8.1
Flat Span (m)	9.3	10.1
Projected Aspect Ratio	4.0	4.0
Flat Aspect Ratio	5.4	5.4
Root Chord	2.2	2.4
Glider Weight (Kg)*	1.20	1.37
In-Flight Weight Range (Kg)	65-95	85-115
EN Load test max weight (Kg)	115	115

* XXLite weights may vary up to 50gm per size due to slight variations in the manufacturing of the fabric used.

MATERIALS

All OZONE gliders are made from the highest quality materials available. Your Ozone XXLite is constructed from:

➤ Upper-surface

Porcher Marine Skytex 7000 E71A

➤ Ribs

Porcher-Marine Skytex 7000 E29

➤ Leading-edge reinforcement

Plastic P13 1.3mm

➤ Lines

Lower cascades - Edelrid Aramid 8000 series - 130/190/230kgs

Middle cascades - Edelrid Aramid 8000 series - 50/70/90/130kgs

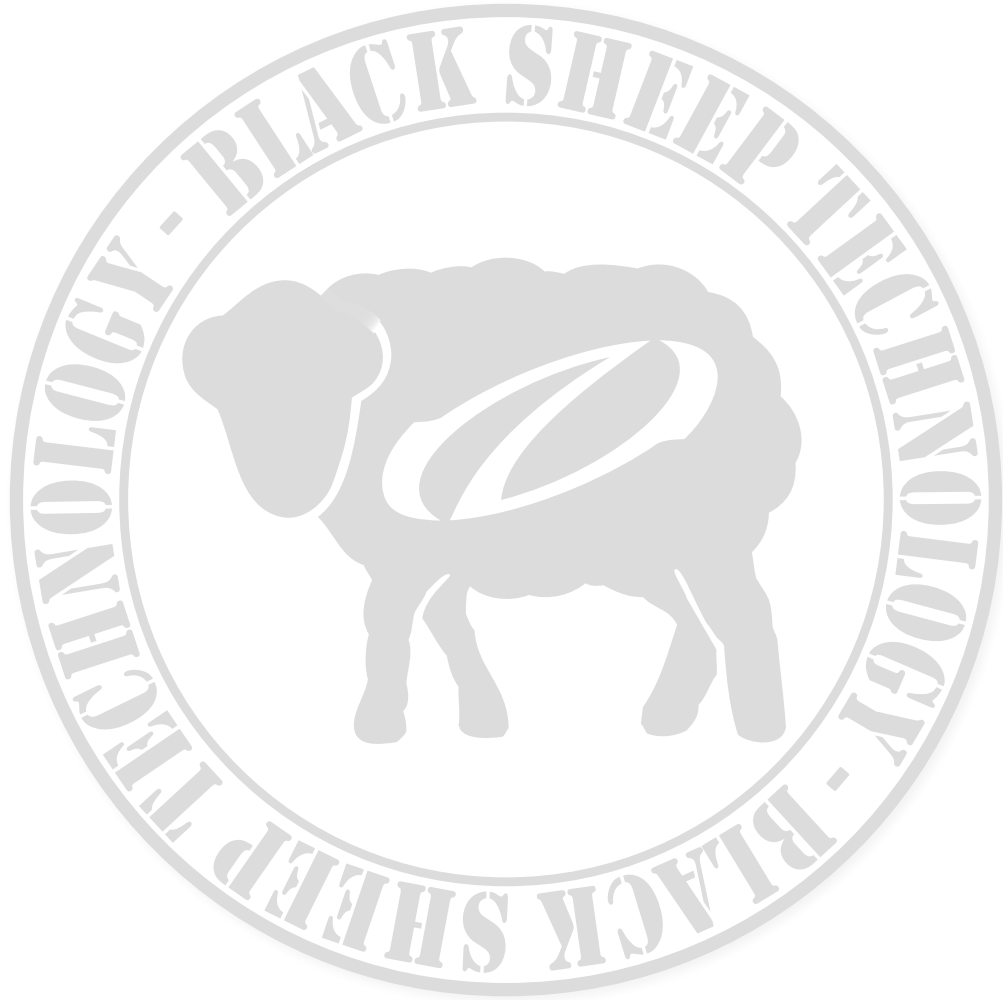
Upper cascades - Edelrid Aramid 8000 series - 25/50kgs

➤ Risers and hardware

Riser webbing – Amsteel Dyneema

Pulleys – Ronstan Lightweight

All these components have been selected for their renowned quality, weight saving and durability.



XXLife

Inspired by Nature, Driven by the Elements

WWW.FLYOZONE.COM