



OZONE
firefly 2

YOUR WING IS HERE



firefly 2



CONTENTS



Pilots Manual (Eng)	2 > 8
Manuel de VOL (Fr)	10 > 17
Betriebs HANDBUCH (D)	18 > 25
Line Diagram	26
Technical Specifications	27

Firefly 2





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 wing. It includes 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 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 wing for the first time.

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

Safe Flying!
Team Ozone

WARNING

Paragliding is dangerous. You could suffer serious injury or death as a result of using this equipment. Using this equipment improperly greatly increases the risks involved. Never use this equipment without proper and thorough instruction from a qualified instructor. By using your Ozone paraglider, you accept all risks involved with the use of such equipment. The designer, manufacturer, distributor, and retailer cannot and will not guarantee your safety when using this equipment. You agree to not hold Ozone Gliders Ltd, nor Ozone Power Ltd liable for any injuries to yourself or to third parties resulting from the use of this equipment. It is essential that you understand the proper use of this equipment before attempting to use it in any way.

The User MUST:

Be an experienced and licensed paraglider pilot.

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

Be in an area approved for the type of activity you are undertaking.

Use helmet and proper protective equipment.

Use the wing in a safe and hazard free environment.

Maintain the equipment properly and inspect it regularly.

Receive thorough and professional instruction for the specific activity prior to using the wing.

Ensure that all harness connections are fastened properly.

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

NEVER use your wing in turbulent wind conditions.

NEVER use your wing in a populated area or an area not approved for flying.

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

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

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

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

YOUR FIREFLY 2

The new Firefly 2 is a direct evolution of its predecessor, our mission was to improve several key characteristics while still retaining the excellent stability and user-friendliness of the original. The first and most noticeable improvement is to the launch; the Firefly 2 comes up at a smoother and more progressive rate, making no-wind launches far easier. In high winds, the wing still has no tendency to overshoot, and is very easy to control and ground-handle. We have also improved the riser system using narrower webbing for improved aerodynamics/ease of use and increasing the A/B split for better ground-handling control and authority.

The core philosophy of the Firefly 2 remains the same: performance that will match many "mini-wings", but stability that resembles lower aspect ratio speed-wings. The performance of the Firefly 2 is slightly improved over the original, with no sacrifice in stability or ease of use. A lighter and more efficient leading edge, with nylon reinforcements instead of Mylar helps the wing's behavior in all areas of flight, and fine-tuned tab positioning has resulted in better behavior at higher angles of attack and a more progressive inflation.

The Firefly 2's is slightly thicker than the original Firefly for even better chord-wise stability and comfort across a wider speed range. This advanced profile has proven to be ideal for high pitch stability and excellent performance, and the low aspect ratio and thick chord adds protection for passive safety and stability. The Firefly 2 remains an excellent choice for pilots who want to experience the thrill of mini-wing piloting without the sacrifice in stability that is inherent in higher aspect ratio designs which are common in the mini-wing category.

The Firefly 2 incorporates all of what we have learned from our years of speed-wing design, combined with more recent technology developed in the Ozone Performance Research program, and we think it represents an excellent balance between performance and stability for modern foot-launched speed-flyers.



➤ The Pack

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

➤ The Atak Harness (Optional)

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

➤ Brake Lines

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

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

➤ Risers

Your wing has 3 risers. Each riser is covered with coloured webbing, which makes them easy to identify.

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

Warning: Never fly with your trimmers released in turbulent conditions.

FLYING YOUR WING

Mini Wing flying is still a relatively new sport. Because of this, you are an ambassador and representative and we ask that you please set a positive example to ensure the successful future of the sport. Please be responsible, and practice safe conduct. Never practice flying on populated ski slopes or pistes! It is expressly forbidden to fly in populated areas. When on snow, always carry with you all necessary avalanche safety and rescue equipment.

Never attempt to fly unless you have received instruction from a competent speed-flying instructor.

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

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

You must be a competent skier and paraglider pilot before you attempt to fly on snow.

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

➤ Preparation

Lay out your 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 B and A lines, laying the checked lines on top of the previous set, and making sure no lines are tangled, knotted or snagged. Repeat the process on the other side. If necessary, use the provided snow stakes to secure your wing to the snow.

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

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

➤ Launching

Your wing will launch with either the forward or reverse techniques. After your line check and pre-flight check, inflate your wing by moving forward. The wing will launch and inflate easily with or without A riser input if you pull it evenly from the hips.

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

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

➤ Landing

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

SAFETY

➤ Acro Flying

Mini Wing piloting is dangerous. Acro flying greatly increases the danger and therefore should not be attempted.

Your wing is stable in flight and load tested to 6 Gs, but we do not recommend flying acro.

➤ Pilot Health

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

➤ Rapid Descent Techniques

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

➤ Deflations

Ozone Mini wings are very stable and are resistant to deflations or collapses.

However, if you have a collapse, the first thing to do is to control your direction: You should fly away from the ground or obstacles and other pilots, or at least not to fly into them. Asymmetric collapses can be controlled by weight shifting away from the collapse and, only if necessary, applying a very small amount of brake to control your direction. Most importantly, do not over-react. Most of the time all that is needed is a brief moment for the glider to recover on its own.

Once a glider is deflated it is effectively a smaller wing, so the wing loading and stall speed are higher. This means the glider will spin or stall with less brake input than normal. In your efforts to stop the glider turning towards the collapsed side of the wing you must be very careful not to stall the side of the wing that is still flying. If you are unable to stop the glider turning without exceeding the stall point





then allow the glider to turn whilst you reinflate the collapse.

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

➤ Towing

Do not tow launch your Firefly 2.

MAINTENANCE

➤ Storage

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

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

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

Do not store wet.

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

➤ Cleaning

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

Never use any detergent or chemical cleaners.

➤ Wing Repairs

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

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

➤ Damaged line

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

➤ Maintenance Checks

It is vitally important that your wing be checked regularly. Your wing should be checked by a qualified professional for the first time after 1 year or 80 hours, whichever comes first and thereafter annually.

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

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

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

➤ Modifications

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

OZONE QUALITY

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

MATERIALS

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

Upper Surface

Dominico 30D MF

Lower Surface

Dominico 30D MF

Internal Ribs

Dominico 30D FM

Main Lines

Edelrid 7343 Aramid 230/190Kgs

Mids / Uppers

Liros DSL Dyneema 140/70Kgs





Firefly 2





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

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

Bon vol
L'équipe Ozone

PRECAUTIONS

Les parapentes sont trop souvent abîmés par un mauvais maniement au sol. Le vol est potentiellement dangereux et présente des risques d'accidents dont les conséquences peuvent entraîner des blessures et des traumatismes graves voir mortels. Si vous utilisez inadéquatement cet équipement, vous accroissez les risques.

En utilisant une voile d'Ozone, vous acceptez tous les risques qu'engendrent ces sports. Les concepteurs, fabricants, distributeurs et revendeurs déclinent toute responsabilité quant à l'utilisation de ces produits. Vous êtes seul garant de votre sécurité.

En aucun cas, Ozone Gliders Ltd ou Ozone Power Ltd ne pourra être tenu responsable d'un accident vous impliquant ou une tierce partie et résultant de l'utilisation de ces équipements.

Suivez une formation dans des écoles compétentes, avec des moniteurs qualifiés. Apprenez à utiliser correctement cet équipement avant tout usage en suivant un stage et continuez à vous former afin de suivre l'évolution de ces sports et leurs techniques.

Vous DEVEZ:

Etre un skieur expérimenté ayant les compétences pour évoluer en hors-piste.

Posséder un matériel de sécurité et de secours approprié au hors-piste.

Avoir une assurance pour le vol.

Evoluer sur une aire où le vol est autorisés.

Mettre un casque et porter des protections adéquates.

Utiliser l'aile dans un environnement sécurisé et dégagé.

Entretien votre matériel avec soin et le contrôler régulièrement.

Suivre une formation de vol avant d'utiliser l'aile.

Vous assurer que toutes les boucles de harnais sont attachées correctement.

Pratiquer le vol accompagné et prévenir un tiers de votre lieu d'évolution.

Par contre:

N'UTILISEZ JAMAIS votre aile en conditions turbulentes.

N'UTILISEZ JAMAIS votre aile sur une aire fréquentée ou non autorisée pour le vol

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

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

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

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

VOTRE FIREFLY 2

La nouvelle Firefly 2 est une évolution directe de la version précédente, notre mission était d'améliorer différentes caractéristiques essentielles tout en conservant l'excellente stabilité et la facilité d'utilisation de la version originale. La première amélioration et la plus remarquable est le décollage ; la Firefly 2 monte de manière plus douce et progressive, ce qui rend les décollages sans vent plus facile. Par vent fort, la voile n'a pas tendance à dépasser et elle est très facile à contrôler au sol. Nous avons également amélioré le système d'élévateurs en utilisant une sangle plus fine et plus aérodynamique et augmenté la distance entre A et B pour plus d'autorité dans le maniement au sol.

La philosophie de la Firefly 2 reste la même : une performance égale à la plupart des mini-voiles, mais une stabilité qui ressemble à celle des voiles de speed riding de plus faible allongement. La performance de la Firefly 2 est légèrement améliorée par rapport à la version précédente, sans sacrifier la stabilité ou la facilité d'utilisation. Un bord d'attaque plus léger et plus efficace, avec des renforts nylon à la place du mylar aident le comportement de la voile dans toutes les phases du vol, et un affinage des positions de pattes d'attache a produit un meilleur comportement aux forts angles d'attaque et un gonflage plus progressif.

La Firefly 2 est légèrement plus épaisse que la Firefly originale pour





une stabilité sur la corde et un confort sur toute la plage de vitesse encore meilleurs. Ce profil évolué s'est révélé idéal pour une forte stabilité en tangage et une très bonne performance, tandis que le faible allongement et la corde épaisse améliorent la sécurité passive et la stabilité. La Firefly 2 est un excellent choix pour les pilotes qui souhaitent faire l'expérience du frisson de la mini-voile sans le sacrifice de stabilité inhérent aux plus grands allongements fréquemment rencontrés dans les mini-voiles.

La Firefly 2 incorpore tout ce que nous avons appris de nos années de conception de voiles de speed-riding, combiné à aux technologies plus récentes développées dans notre programme de recherche sur la performance, et nous pensons qu'elle représente un très bon équilibre entre la performance et la stabilité pour le pilote moderne de speed-riding en décollage à pied.

➤ Le sac

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

➤ Le harnais Atak

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

➤ Freins

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

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

➤ Elévateurs

L'aile possède 3 élévateurs. Chaque élévateur possède un code couleur pour les rendre facilement identifiables.

➤ Système de trims

La Firefly 2 est équipée de trims pour accélérer la voile. En position normale (vol, décollage, atterrissage) les élévateurs sont de la même longueur et les trims ne sont pas actionnés.

TECHNIQUES DE BASE

➤ Préparation

Étalez l'aile sur l'extrados en arc de cercle, avec le centre plus haut que les bouts d'aile. Séparez les deux faisceaux de suspentes droite et gauche. Soulevez un groupe d'élévateurs, vérifiez les suspentes une à une en commençant par les freins, puis les B et les A en passant chaque ligne de suspentes sur la précédente.

Vérifiez bien qu'il n'y ait aucun nœud, clé ou autre. Recommencez avec l'autre groupe d'élévateurs. Si nécessaire, utilisez le système de fixations sur neige pour fixer votre aile au sol et faciliter le démêlage.

Effectuez toujours la prévol suivante avant de décoller:

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

➤ Décollage

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

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

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

➤ Atterrissage

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

SECURITY

➤ Voltige

Le vol est une activité à risques. Faire de la voltige augmente considérablement le danger et donc ne doit pas être tenté.

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

➤ Santé du pilote

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

➤ Techniques de Descente Rapide

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

➤ Fermetures

La Firefly 2 est extrêmement stable en tangage et résistante aux fermetures. Toutefois, s'il vous arrivait de subir une fermeture, il faudra d'abord vous préoccuper de contrôler votre cap : vous devrez vous éloigner du relief et des autres pilotes ou au moins ne pas voler vers eux. Les fermetures asymétriques peuvent être contrôlées par un contre-sellette et un contre frein doses pour maintenir votre direction. En cas de fermetures symétriques (frontales), la réouverture de l'aile se fait sans intervention du pilote. Il est très important de ne pas surpiloter d'autant plus que, dans la plupart des cas, l'aile se réouvre d'elle-même.

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

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

➤ Treuil

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





REVISION

➤ Entretien

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

- Ne passez pas en ski ou en snowboard sur l'aile ou les suspentes.
- Ne laissez pas tomber l'aile sur son bord d'attaque.
- Ne traînez pas l'aile au sol.
- Ne laissez pas l'aile exposée inutilement au soleil.
- Ne stockez pas l'aile humide.

➤ Rangement

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

Séchez votre aile en utilisant le vent. N'utilisez jamais un sèche-cheveu. En pliant votre aile, enlevez tout insecte qui pourrait abîmer le tissu en voulant s'échapper.

➤ Nettoyage

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

➤ Réparation du tissu

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

Vous trouverez plus d'informations sur les réparations d'aile sur le

site internet d'Ozone, dont les différentes étapes à suivre pour de petites réparations.

➤ Suspentes abîmées

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

➤ Revision

Il est vital que votre aile soit contrôlée régulièrement. Votre aile doit être révisée par un professionnel qualifié la première fois au bout de 1 an ou 80 hrs, puis annuellement.

Vous êtes responsable de votre équipement et votre sécurité en dépend. Prenez en soin et contrôlez régulièrement tous ses composants. Des changements de caractéristiques au décollage ou en vol sont des indicateurs que votre aile vieillit. Si vous remarquez un quelconque changement de comportement, vous devez faire contrôler votre aile avant de revoler avec.

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

➤ Modifications

Votre aile a été conçue et mise au point pour donner l'équilibre optimal entre performance, maniabilité et sécurité. Toute modification entraînerait un changement de comportement en vol pouvant rendre la voile dangereuse.

C'est pourquoi nous vous déconseillons vivement d'effectuer toute modification sur votre aile.

QUALITE

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

INFORMATIONS ET SECURITY

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

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

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

Ne volez jamais avant d'avoir suivi au préalable une formation avec un moniteur compétent en mini voiles. Vous êtes responsable quand vous évoluez sur des aires de ski. Contactez le service des pistes avant de voler sur ou près d'une aire de ski. Prenez le temps d'expliquer notre sport et précisez qu'il n'est jamais pratiqué sur les pistes mêmes ou près de skieurs. Une présentation claire et précise

doit être faite, éventuellement agrémentée de photos, vidéos et détails concernant la sécurité.

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

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

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





MATERIAUX

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

➤ Extrados

Dominico 30D MF

➤ Intrados

Dominico 30D MF

➤ Cloisons Internes

Dominico 30D FM

➤ Suspentes

Edelrid 7343 Aramid 230/190Kgs

Liros DSL Dyneema 140/70Kgs

Tous ces matériaux ont été choisis pour leur qualité et durabilité reconnues.

Firefly 2





Danke, dass du dich für einen Ozone Firefly 2 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 Abenteuertouren 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 Firefly 2 gibt.
Alle Sicherheitsmitteilungen werden unter www.flyozone.com veröffentlicht.

Viel Spaß beim Fliegen,
dein Ozone Team

ACHTUNG

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

Mit der Benutzung des Ozone Gleitschirms akzeptierst du alle Risiken, die mit der Benutzung dieser Geräte einhergehen. Der Konstrukteur, der Hersteller, der Vertreiber oder der Händler kann und wird keinerlei Garantie für deine Sicherheit bei der Benutzung der Ausrüstung geben. Du stimmst zu, weder Ozone Gliders Ltd, noch Ozone Power Ltd jegliche Verletzungen an dir oder Dritten, resultierend aus dem Benutzen dieses Gerätes, haftbar zu machen.

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

Der Benutzer MUSS:

Ein erfahrener und lizenziertes Pilot sein.

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

Trage Sturzhelm und gute Schutzausrüstung

Benutze den Flügel in einem sicheren und gefährlosen Gelände.

Überprüfe immer deine Ausrüstung vor der Benutzung auf etwaige Schäden.

Nehme Unterricht vor der Benutzung des Flügels.

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

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

Niemals den Flügel benutzen: In turbulenten Wind Verhältnissen.

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

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

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

Niemals den Flügel benutzen: In einem offenen Gelände ohne Lawinensonde,

Piepser, Rucksack und Schaufel und anderen dementsprechenden Geräten!

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

DIEN FIREFLY 2

Der Firefly 2 ist eine direkte Weiterentwicklung seines Vorgängers. Unsere Mission bestand darin, einige Schlüsseigenschaften zu verbessern und dabei die ausgezeichnete Stabilität und Benutzerfreundlichkeit des Originals zu erhalten. Die erste und bemerkenswerteste Verbesserung betrifft den Start; der Firefly 2 steigt sanfter und progressiver, und das macht das Starten bei Nullwind deutlich einfacher. Bei Starkwind zeigt der Schirm dennoch keine Tendenz zum Überschießen. Das Bodenhandling ist mit dem Firefly sehr einfach, und er ist simpel zu kontrollieren. Auch das Tragegurt System haben wir verbessert: wir haben ein enger gewebtes Band benutzt, was die Aerodynamik / die einfache Handhabung unterstützt. Durch den größeren Abstand zwischen den A/B Gurten ist ebenfalls eine bessere Kontrolle des Bodenhandlings gegeben.

Der oberste Grundsatz ist für den Firefly 2 der gleiche geblieben: Leistung, die vielen „Minischirmen“ gleich kommt, aber das mit einer Stabilität, die an Speed Schirme mit geringer Streckung erinnert. Wir haben die Leistung des Firefly 2 gegenüber dem Original etwas erhöht ohne dabei Einbußen der Stabilität oder der einfachen Handhabung in Kauf zu nehmen. Eine leichtere und effizientere Anströmkannte mit Nylonverstärkungen anstelle von Mylar begünstigt das Flugverhalten des Schirmes in allen Flugbereichen, und eine fein abgestimmte Positionierung der Tabs hat zu einem besseren Verhalten bei höheren Anstellwinkeln und einem progressiveren Füllverhalten geführt.

Der Firefly 2 ist vom Profil her ein klein wenig dicker als das Original. Daher hat er eine noch bessere Flügelstabilität und mehr Komfort – und das über einen größeren Geschwindigkeitsbereich hindurch. Dieses fortschrittliche Profil hat sich also ideal für eine hohe Pitch Stabilität und hervorragende Leistung erwiesen, und die geringe Streckung fügt gemeinsam mit den dicken Flügeln dem Ganzen noch den nötigen Schutz für passive Sicherheit und Stabilität hinzu. Der Firefly 2 ist für Flieger, die das aufregende Pilotieren eines Minischirms erleben wollen ohne dabei auf Sicherheit und Stabilität zu verzichten, wie es bei Schirmen mit mehr Streckung ansonsten in der Minischirm Kategorie üblich ist, die allererste Wahl.



Der Firefly 2 verkörpert alles, was wir über die Jahre unseres Speed Flügel Designs gelernt haben. Und das kombiniert mit der aktuellsten Technologie, die das Ozone Performance Research Programm entwickelt hat. Wir sind davon überzeugt, dass dieser Flügel eine ausgezeichnete Balance zwischen Leistung und Stabilität verkörpert. Für moderne Speed Flieger, die per Fuß losstarten wollen.

➤ Das Packen

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

➤ Das Atak Gurtzeug

Unser Firefly 2 Gurtzeug, das Atak, ist ein spezielles Gurtzeug. Die Aufhängungspunkte, die Struktur und die Sitzposition des Piloten sind alle gezielt für Mini Wing Piloten entwickelt worden. Unser Atak Gurtzeug ist variabel benutzbar für aufrechtes und halbliegendes Fliegen, obwohl die meisten Mini Wing Piloten eine aufrechte Flugposition bevorzugen, um von der Sitzhaltung schnell und einfach ins Skifahren zu wechseln.

➤ Die Bremsleinen

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

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

➤ Die Tragegurte

Dein Flügel hat 3 Tragegurte, jeder mit einem farbigen Gurtband umhüllt, damit sie leicht erkenntlich sind.

➤ Tragegurt System

Die Trimmer können benutzt werden um den Anstellwinkel zu vergrößern oder zu verkleinern. Wir empfehlen vor der Benutzung sehr vertraut mit deinem Flügel zu werden. Fliege niemals in turbulenten Bedingungen.

LOS GEHT'S

➤ Die Startvorbereitung

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

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

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

➤ Der Start

Dein Flügel wird sowohl mit der Vorwärts- als auch mit der Rückwärtstechnik starten, aber mit Ski ist es am Einfachsten vorwärts zu starten.

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

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

➤ Landen

Wähle einen Landeplatz, der ruhig und frei von Hindernissen ist. Flare deinen Schirm aus, indem du beide Bremsen im richtigen Moment benutzt. Das wird deine Sinkgeschwindigkeit auf beinahe Null reduzieren, und dir ermöglichen sanft aufzukommen.

Mache nie Drehungen oder aggressive Manöver, wenn du dich nah am Boden oder im Landeanflug befindest.

SAFETY

➤ Akro Fliegen

Speedflying ist gefährlich. Akro Fliegen erhöht deutlich die Gefahr und sollte daher nicht ausprobiert werden.

Dein Flügel ist stabil im Flug und lastgetestet bis zu 6 G, aber wir raten davon ab, Akro zu fliegen oder irgendein Flugmanöver durchzuführen, dass 45 Grad Querlage übersteigt.

➤ Gesundheit des Piloten

Mini Wing verursacht einen sehr hohen Stresspegel für den menschlichen Körper.

Die Piloten müssen daher sicherstellen, dass sie physisch und mental (körperlich und geistig) fit genug sind um mit diesem Stress umgehen zu können. Kenne deine Grenzen und entwickle dich innerhalb derselben.

➤ Abstiegshilfen

Benutze keine Gleitschirm-Abstiegshilfen wie Ohrenanlegen, B-Stall, oder Spiralen.

Dein Flügel hat eine hohe Sinkgeschwindigkeit, und du solltest es immer vermeiden bei Wetterbedingungen zu fliegen, die schnelle Abstiegshilfen erforderlich machen könnten.

➤ Kappenstörungen

Dein Flügel ist sehr resistent gegen Störungen oder Einklapper. Solltest du dennoch einen Klapper haben, ist das erste was du tun musst die Flugrichtung zu kontrollieren: du solltest vom Boden, von Hindernissen und von anderen Piloten wegfliegen, oder wenigstens nicht in sie hineinfliegen. Asymmetrische Einklapper können kontrolliert werden, indem das Eigengewicht des Piloten auf die nicht eingeklappte Seite verlagert wird, und – nur falls notwendig – durch zusätzlich sehr geringes Benutzen der Bremse um deine Richtung zu kontrollieren. Am allerwichtigsten ist: nicht überreagieren!





Meistens musst du deinem Schirm nur einen kurzen Moment Zeit geben, und er wird sich ohne dein Zutun von alleine wieder stabilisieren.

Wenn ein Schirm eine Störung hat, verhält er sich wie ein kleinerer Schirm. Daher ist sowohl die Flächenbelastung als auch die Stall-Geschwindigkeit größer bzw. höher.

Das bedeutet, dass der Schirm mit weniger Bremseneinsatz als gewöhnlich trudeln oder stallen wird. Bei deinen Bemühungen, die Bewegung des Flügels in Richtung der eingeklappten Seite abzufangen, musst du sehr behutsam vorgehen, um die noch fliegende Seite nicht zu stallen. Falls du nicht in der Lage sein solltest, die Drehung des Schirmes zu beenden ohne den Stall-Punkt zu erreichen, dann erlaube deinem Flügel sich zu drehen, während du den Einklapper behebst.

WICHTIG: Kein Pilot und kein Schirm sind absolut gefeit gegen Einklapper. Allerdings wird aktives Fliegen jede Tendenz zum Klappen so gut wie eliminieren. Sei dir immer deiner Verhaltensweise bewusst und reagiere nicht über die Maßen. Wir empfehlen mit Nachdruck, dass du die Kontrolle über deine Bremsen jeder Zeit aufrechterhältst. Fliege nicht in turbulenten Bedingungen.

➤ Windenschlepp

Der Firefly 2 sind nicht Windenschleppptauglich.

ABSCHLIESSEND

Dieser Flügel ist sehr haltbar und wird dir viele hundert Flugstunden erhalten bleiben, wenn du ihn richtig behandelst. Benutze ihn nicht als exzessives Groundhandlings-Gerät!

Setze ihn nicht unnötiger Sonneneinstrahlung aus. Versuche in so trocken wie möglich zu halten und packe ihn niemals feucht oder schmutzig ein!

Nicht mit Ski oder Snowboard über den Schirm oder die

Leinen fahren! Nicht den Schirm auf die Eintrittskante fallen lassen! Nicht den Schirm über Grund schleifen!

Versuche den Schirm immer so trocken wie möglich zu halten!

➤ Lagerung

Lagere dein Equipment immer in einem trockenen Raum ohne direkte Hitzeeinwirkung.

Dein Flügel sollte vor dem Packen trocken sein. Hitze und Feuchtigkeit sind die schlimmsten Faktoren deinen Schirm zu schädigen. (z.B. Feucht im Auto in der Sonne ist furchtbar).

Trockne deinen Schirm im Schatten im Wind. Nie Haarföhn oder ähnliches verwenden. Nicht nass lagern.

Stelle sicher dass keine Insekten eingepackt werden. Bei ihrem Versuch der Flucht können sie Löcher in dein Segel fressen. Ausserdem können sie schlechte chemische Reaktionen hervorrufen wenn sie sterben und verwesen.

➤ Reinigung

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

➤ Reparaturen Am Flügel

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

➤ Beschädigte Leinen

Beschädigte Leinen sollten ersetzt werden. Bitte beachte, dass Ersatzleinen aus exakt identischem Material, Stärke und Länge sind.

Überprüfe deinen Schirm vor dem nächsten Flug sorgfältig. Geprüfte Reparaturwerkstätten findest Du auf der Ozone Website oder du setzt dich direkt mit Ozone in Verbindung.

➤ **Wartung Des Schirms**

Dein Flügel sollte in regelmäßigen Abständen gecheckt werden. Das kann lebenswichtig sein.

Dein Firefly 2 muss alle 24 Monaten oder nach 100 Flugstunden, je nachdem welches Ereignis zuerst eintrifft, gecheckt werden.

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

Deine Sicherheit hängt von Deiner Flugausstattung ab. Gehe schonend damit um, und überprüfe Dein gesamtes Schirmequipment regelmäßig. Verändertes Schirmverhalten beim Start oder beim Flug weist auf eine Alterung deines Flügels hin. Solltest Du Änderungen feststellen, lasse Deinen Schirm vor dem nächsten Flug überprüfen.

Standardchecks beinhalten das Überprüfen der Länge und Bruchfestigkeit der Leinen, sowie die Überprüfung des Segeltuchs und der Tuchporosität (Detaillierte Informationen findest du unter www.flyozone.com).

➤ **Änderungen**

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

QUALITÄT

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

ALLGEMEINE INFORMATIONEN/SICHERHEIT

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

Betreibe Speed-flying niemals auf stark befahrenen Pisten oder Skislopes! Es ist ausdrücklich verboten an belebten Orten Speedflying oder Speedriding zu betreiben.

Bitte trage Lawinensicherheits- und Rettungsausrüstung immer bei Dir. Notwendig bei Abfahrten in unbefahrenen Gebieten. In alpinen Gebieten ist folgende Ausstattung notwendig: Lawinmelder, klapbare Schaufel, Sonde, Rückenprotektor und Helm. Darüber hinaus ist es unerlässlich sich über Wettervorhersage und Schneebedingungen zu informieren. Den Anweisungen und Ratschlägen der Gebiets-Rettungskräfte oder Bergführer ist Folge zu leisten.

Denke nicht ans Fliegen bevor du nicht von einem guten Speedflying





Lehrer unterrichtet wurdest.

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

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

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

DAS MATERIAL

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

Obersegel

Dominico 300 MF

Untersegel

Dominico 300 MF

Zellwände

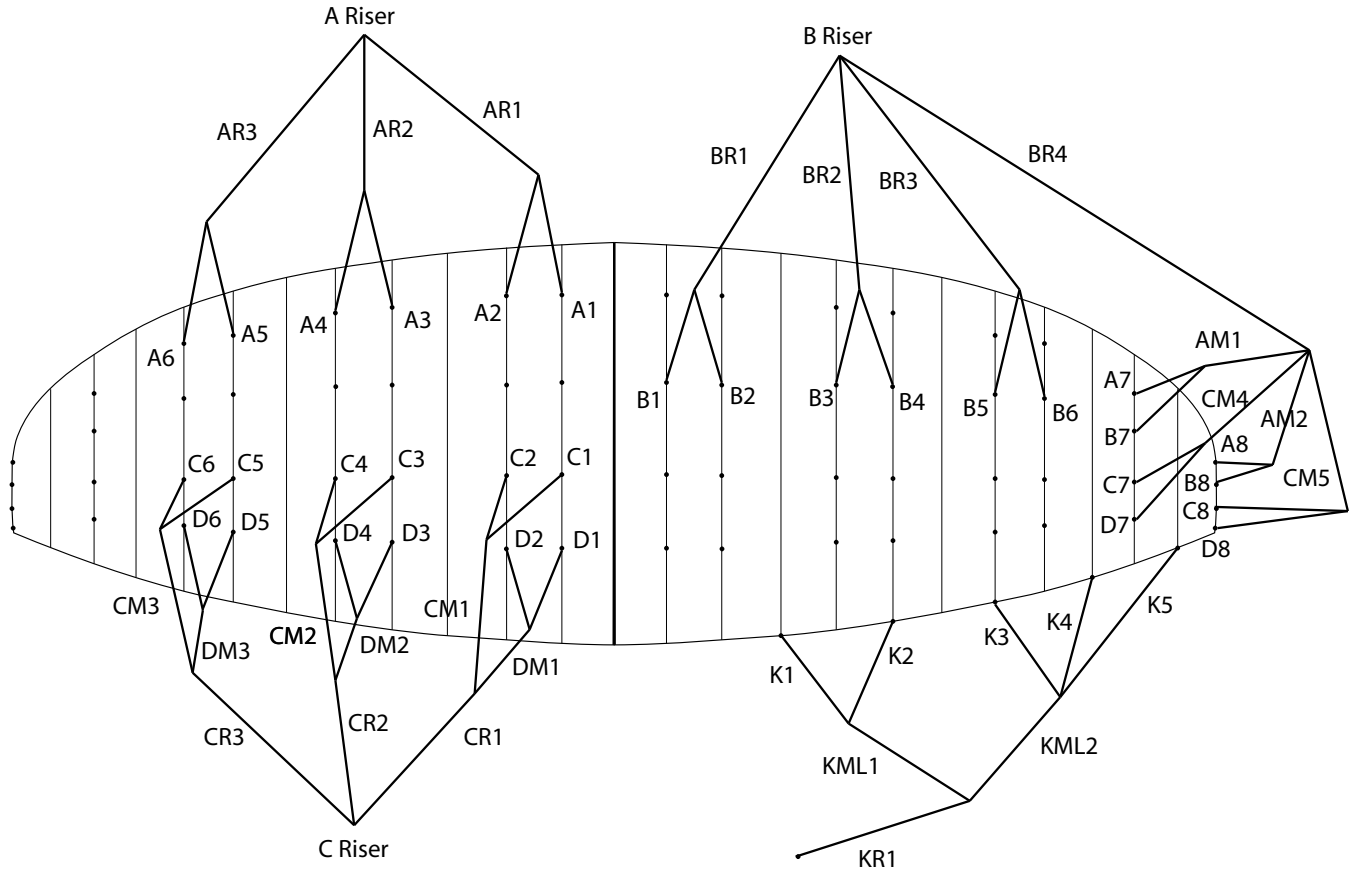
Dominico 300 FM

Leinen

Edelrid 7343 Aramid 230/190Kgs

Liros DSL Dyneema 140/70Kgs

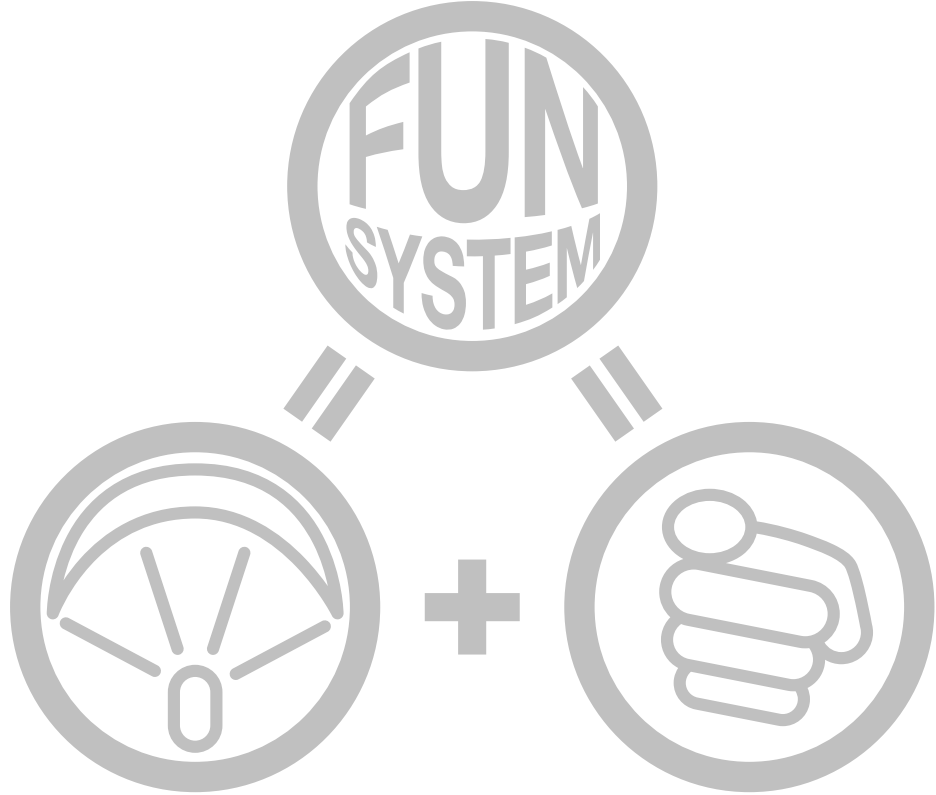
LINE DIAGRAM - FIREFLY 2

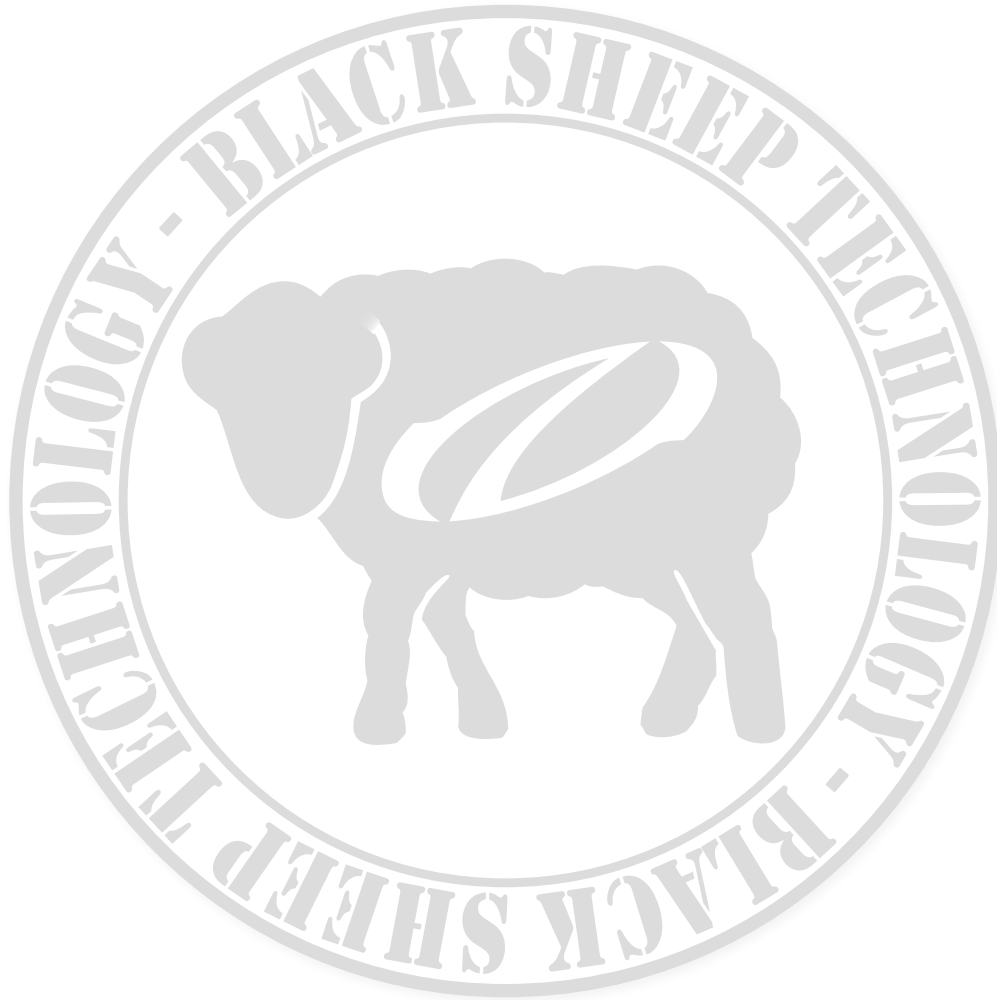


TECHNICAL SPECIFICATIONS

FireFly2 16

No. of Cells	24
Projected Area (m2)	14.2
Flat Area (m2)	16.0
Projected Span (m)	6.4
Flat Span (m)	7.6
Projected Aspect Ratio	3.0
Flat Aspect Ratio	3.7





firefly 2

Inspired by Nature, Driven by the Elements

WWW.FLYOZONE.COM