

OZONE

ZENO II

取扱説明書



## 目次

はじめに	01
警告	02
ゼノ2に関して	03
運用制限	05
飛行前準備	07
基礎的なフライト技術	09
緊急降下手段	14
異常事態	16
取扱い・保守	18
オソノの品質と保証	27
仕様	28
グライダー/ライザー外觀図	29
ライン取り付け図	30
素材	31
運用限界ブラカード	32

## はじめに

オゾングライダーをご購入いただき大変ありがとうございます。

フリーフライト愛好家、競技者ならびに冒険者のチームであるオゾンの使命は、最高品質のパラグライダー装備を創り出すことです。私たちは常に協力して、クラス最高の性能と最大限の安全性を備えた最先端のデザインを開発しています。翼は、経験豊富で目の肥えた世界クラスのパイロットのチームによって厳密にテストならびに開発され、お客様の期待と要求が確実に満たされるようにしています。私たちが提供する製品は私たち自身が毎日飛行しているものと同じものになります。

最高レベルの品質を確実なものとするために、全ての製品は自社の生産施設において生産されています。独自のオーダーメイドシステムにより、すべてのグライダーが実際にお客様の注文に合わせて製造されます。ある翼から次の翼へと最高の精度と生産の一貫性を保証するために、各パネルは一枚のクロスから個別にレーザーカットされます。あなたの翼は、最高の業界基準を満たしていることを保証するために、製造プロセスのすべての段階で多数の厳格な品質管理チェックを受けています。

このパラグライダーで初めてフライトする前に必ずこの取り扱い説明書をよく読み、内容を理解して下さい。パラグライダーの使用と手入れに関する重要な情報が含まれています。すべての技術データを含む最新のアップデートについては、最新のオンラインバージョンを参照してください。

オゾン製品に関してのさらなる情報をお望みの場合は、オゾンのホームページをチェックしていただくか、ファルホークインターナショナル(有)、最寄りのディーラー、スクールあるいはここオゾン本社の我々にご連絡ください。

安全なフライトを！  
チームオゾン

## 警告

- 初めてのこのグライダーでフライトする前に必ずこの取扱説明書を良く読んで内容を確実に理解してください。分らない事はフライトする前に、このグライダーを購入されたディーラーあるいは輸入代理店に確認し、理解してからフライトして下さい。
- もし、このグライダーを転売するときには必ずこの取扱説明書を新しいオーナーにお渡し下さい。
- 全ての航空スポーツは肉体的損傷、麻痺を含む重大な怪我ならびに死亡する危険性を内在するものです。
- オゾン製品でフライトする際には、この内在する危険性を完全に理解した上で行ってください。
- このオゾン製品を使用するにあたっては、あらゆる危険に対する全ての責任があなたに有る事を自覚して下さい。不適切な使用、改造は危険を増加させます。絶対にしないで下さい。
- 製造者、輸入代理店ならびに販売店に対する、この製品の使用に起因する如何なる損害賠償請求も除外されています。
- 可能な限り練習に励んでくださいー特にパラグライディングにおいて重要な要素であるグランドハンドリングを。地上での貧弱なグライダーコントロールが事故の原因の最たるものです。
- パラグライダーの練習は適切なスクールで行い、常にこのスポーツの進化に遅れないよう日々学習する習慣を身につけるようにして下さい。フライトテクニックならびに機材は進化し続けています。
- フライトにあたっては登録認証を受け、なおかつ改造されていないグライダー、プロテクション付きハーネス、緊急パラシュートを、その適正体重範囲内で使用して下さい。グライダーの運用限界を超えての使用は保険の対象外になる危険性があります。保険会社に確認するようにして下さい。
- フライトする前に必ず、全ての装備の飛行前点検を実施し、不適切あるいは損傷している機材では決して飛行しないで下さい。
- 常に、ヘルメット、手袋、適切な靴を装着してフライトして下さい。
- フライトに際しては、適切な技能証と有効なフライヤー登録証を持っている事が必要です。
- 肉体的にも精神的にも健康な状態でのみフライトをして下さい。
- あなたの技能・経験に合ったグライダー、ハーネスならびにコンディションを選んでフライトしてください。
- テイクオフする前にフライト場所の地形、気象条件を必ず確認して下さい。疑問の有るときはフライトを断念して下さい。全ての決定に対しては十分な余裕を持って下さい。
- 雨、雪が降っているとき、風の強いとき、気流の乱れているときあるいは雲中をフライトしないで下さい。
- このグライダーはアクロバット用にはデザインされていません。
- このグライダーをスカイダイビングに決して使用しないでください。
- あなたが適切で安全な判断を下すなら、未永くフライトを楽しむことが出来るでしょう。

## ゼノ2に関して

ゼノ2は、オリジナルの成功に基づいて構築されており、同じセル数とアスペクト比を維持して、快適性/性能/使いやすさのバランスを維持しながら、その構想からより多くの性能、速度、精度を絞り出しています。

コンペ機のエンツォプロジェクトと一緒に開発されたゼノ2は、リフレックスが強く、エアークリーク位置がより後方に下がった全く新しい翼型を特徴としています。これにより効率的でピッチ安定の高い翼型となり、より速い最高速度並びに全速度域においてより優れた滑空性能を提供します。

性能においていくつかの目覚ましい向上が見られました:ゼノと比較してトリムスピードはわずかに速く、最高スピードは著しく速くなり、最高スピードと滑空比はエンツォ3に匹敵します。通常のXCスピードの範囲内ではゼノ同様快適ですが、最高スピードではわずかに要求が厳しくなります—このスピードは速く、ゼノより著しく速いですがコンペでのファイナルグライドでのみ要求されるものです。

全体として、ゼノ2は、ゼノと比較して少し多くのフィードバックを提供しますが、常にわかりやすい方法で、対象となるグループのパイロットには快適で信頼感を与えるものです。高められた感覚により、コアを嗅ぎ分け、良いエネルギーラインをたどり、直感的に空気を感じる事が容易になります。最適化された内部構造により、堅固な平面形状が得られ、乱れたサーマル中で、翼はスパンならびにコード方向で一体感を与え、必要に応じてハンドリングを活用することができます。旋回レスポンスは正確でダイナミックです—ブレイクレンジの最初の部分ではしっかりと正確であり、その後の部分では弾力性と応答性があります。

受動的安全性は向上され、EN基準の片翼つづしの挙動は激しさが減少し、両翼つづしの反応も良くなっています。向上した挙動および増大したキャンピーの一体感は地上で顕著で、非の打ちどころのない離陸特性を提供します。

少なくとも年間飛行時間が100時間以上でSIVについてよく理解している経験豊富なXCパイロット向けにデザインされ開発されています。その性能はXC記録狙いならびにトップレベルのコンペに最適なものとなっています。

## ザック

あなたのグライダーに合わせてオプションのザックの選択が利用可能です。現代の競技用ハーネスに対応する大型の競技用ザックから、軽量のハーネスやハイクアンドフライに適した小型で軽量のコンパクトなデザインまで、さまざまな用途に適した幅広い製品を取り揃えています。グライダー注文時にそれらのいずれかから選択するか、あるいは注文せずに古いバッグを再利用することを選択することもできます。

## ブレイクライン

ブレイクラインの長さはテスト段階で注意深く調整されています。オゾンではサーマル中のより優れた旋回コントロールおよび総合的なより良いコントロールが得られるように、一巻き(ブレイクトルを手に1回巻く)してフライトするのが良いと感じています。ブレイクを工場でのセッティングから短くするとフルスピードでのトレーニングエッジに影響を及ぼす可能性があるため、そうしないことを強く推奨します。翼が古くなるとブレイクは自然と長さが短くなる傾向があるので、ある時点で長さを伸ばす必要があります。ブレイクの長さを調節する際には以下のことに注意してください:

- 左右両方のブレイクラインが同じ長さになっているか。
- ブレイクトルをはずした場合は、ブレイクコードがプーリーを通過していることを確認してトルを取り付ける。取り付けにはもやい結びを使用する。
- ブレイクラインをすっかり話した際、ブレイクラインはたるんでいなければなりません。ブレイクがトレーニングエッジを変形し始める前に、少なくとも約10cmの遊びがあり、加速時にトレーニングエッジが変形しないことを保証するためにかなりのたるみが必要となります。

## ライザー

ゼノ2は2ライザーとしてデザインされています。Aライザーは最も外側のAR3ラインが接続された小さなダイニーマ製ライザーが装備されています。翼が古くなるとAR3ライザーの長さが短くなることは珍しくありません。その長さの調節はBライザーに取り付けられている小さなラビッドリンクに巻かれているループを開放することで行えます。また別の方法としてオゾンのディーラーへ交換用AR3ライザーをオーダーすることも可能です。

ライザーには足で操作するアクセルシステムが装備されています。トリマーは装備されていません。

## 重要

万が一、飛行中にブレイクラインが切断したり、トルが外れてしまったりした場合は、リアライザー(Bライザー)をゆっくりと引くことで方向転換をすることが出来ます。

## 運用制限

### パイロットの技能

ゼノ2はソロ用高性能XC/コンペ機としてデザインされており経験豊富なパイロットのみに適しています。初級あるいは中級パイロット、アクロバットマナーバー、トレーニングあるいはタンデムフライトには全く適していません。安全にフライトするには、ゼノ2は高レベルの操縦技術が要求され、パイロットは必要なアクティブフライト技術、乱気流中で高アスペクト比の翼をつぶさずに飛ばせるだけの素早い反射神経を持っていることが期待されます。また、SIVに関する深い知識が必要です。できれば、最近において高アスペクト比の翼での実際の経験が必要です。

### 飛行重量

全てのオゾングライダーはある決められた飛行重量範囲で登録認証を取得しています。これらの飛行重量範囲を守るように強くお願いいたします。もしあなたが二つのサイズのどちらにも入るような場合にどちらのサイズにするかの判断基準とし以下を参考にしてください:

- 最も正確でダイナミックなハンドリングを重視するか、山または強いコンディションでいつも飛んでいるなら飛行重量範囲の上限に近くなるサイズ(より小さいサイズ)を選択。
- 沈下率を重視するか、平野または弱いコンディションでいつも飛んでいるなら飛行重量範囲の中間辺になるサイズを選択。コンディションが強くなった場合にはいつでもバラストをつむことが可能です。
- 飛行重量範囲の下限で飛行することはあまりお勧めしません。

### SIV

サラブレッドの高性能マシンであるため、SIVトレーニングにゼノ2を使用することはお勧めしません。ゼノ2はコラプスラインを使用して認証を取得していますので、それなしには潰れを起こさせることを正しくまたは安全に行うことはできません。潰れを誘発しないように強く警告します。ゼノ2はこれらの技術を習得するための翼ではありません。

もしゼノ2をSIVに使用しなければならぬなら、ストールのコントロールをした方が良いでしょう。SIVを試す前にこの翼を正しく安全に使用することを完全に理解しており、必要なすべての安全対策を講じたうえで専門家の指導の下、水上でのみ行ってください。

### 重要

ゼノ2はコラプスラインを使用して認証を取得していますので、それなしには潰れを起こさせることを正しくまたは安全に行うことはできません。

## トーイング

ゼノ2はトーイングすることが可能です。適切なハーネス取付け装置、リリース装置が使用され、パイロットが使用される装置並びにシステムで適切に訓練されていることはパイロット自身の責任です。またパイロットがトーイングの技能資格を持っており、かつ全てのトーイング規則が遵守され、トーイングチームが適切な資格を所有して、適切な機材が使用されていることを確認してください。トーイングをする際にはスタートする前に必ずパラグライダーがパイロットの頭上に完全に開いていることを確認しなければなりません。いずれにせよ最大ラインテンションはパイロットの体重に対応するものでなければなりません。

## 雨の中での飛行

最近のグライダーは雨や湿気の影響を受けやすくなっています。湿ったグライダーで飛行することは通常の飛行から逸脱する可能性があります。

効率的でしわの無いキャンピーデザインのために水がリーディングエッジに水滴となって空気の剥離を起こします。空気が剥がれることでグライダーは予期せずにディーブストールに入り易くなります。したがって雨の中を飛んだり湿ったグライダー（早朝の露による）で飛んだりすることは万難を排して避けるべきです。

偶然雨に降られたら直ちにランディングするのが最良です。空中でグライダーが湿ってしまったらファイナルアプローチも含めてアクセルを使用して加速してフライトするように忠告します。降下手段としての翼端折りはしないように。翼端折りは抵抗を増やすので湿ったグライダーではディーブストールが起きる可能性がさらに増大します。その代りに常に対気速度を保ちながらゆったりとした360度旋回をして高度を落としてください。もし湿ったグライダーがディーブストールに入ってしまったらすぐさまアクセルで加速して対気速度を上げてください。

### 重要

決して雨の中あるいは湿ったグライダーで飛行しない様に。



# 飛行前準備

## アクセルシステム

フットバー側のアクセルシステムのラインをライザー側のアクセルラインにプルンメルフックを介して接続します。あるいは、ヒバリ結びでライザー側のラインに直接接続することも可能です。

通常のトリムスピード飛行中にAライザーが誤って引っ張られないように、スピードシステムには十分なたるみが必要です。しかしながら、グライダーのフルスピードが使用できなくなるほど長すぎてもいけません。

最高スピードはA/Bリミッター（AライザーとBライザーをつなげているロープ）にテンションが加わったところで達成されます。このポイントを超えてアクセルシステムを押し込んでもスピードは増加しません。

セットアップが完了したら大気の静穏な状態でアクセルシステムの全範囲をテストし、操作中、左右両方のライザーが均等に引かれることを確認します。微調整は地上に戻ってから完了させてください。

## ハーネス

フライトする前にハーネスを正しくセットアップすることは重要です。完全に快適になるまで、ハーネスのさまざまな設定を調整するために時間を費やしてください。グライダーのサイズによりますが、チェストベルトのセッティング（左右のカラビナのセンター間の距離）を42cmから48cmの範囲にするように推奨します。Sサイズはほぼ42cm、MS/MLサイズは44~46cm、Lサイズは46~48cmで認証を取得しています。チェストベルトのセッティングを狭すぎたり（42cm以下）、広すぎたり（48cm以上）してフライトしないように（翼の挙動およびフィードバックに悪影響を与えます）。

このグライダーは着座姿勢のスタンダード<sup>®</sup>ハーネスで認証を取得しています。ゆったりと上体を寝かせた姿勢のポッドタイプのハーネスは、認証を無効にはしませんがグライダーの挙動に影響を与える可能性があります。大きく非対称につぶれた場合にツイストするリスクが増大します。

### 重要

アクセルを使用するという事は、グライダーの迎え角を減少させることになるためグライダーは潰れ易くなります。従って地面近くあるいは気流が乱れているときはアクセルを使用しないで下さい。

## グライダー

グライダーの準備には上面を下にして広げ、日常点検をしっかりと行います。まずグライダーの上面と下面を見てほつれや裂けあるいはその他の明らかな破損の兆候がないかを確認します。片側のラインを引き出しライザーを持ち上げながらまずブレードラインをさばきます。次にスタビライザー、アッパーCラインを含むBそしてAとそれぞれのラインのよじれ、絡みを取ります。結び目がないかも確認して下さい。同時にラインが破損していないかもチェックしてください。同じように反対側のラインもチェックします。

ライザーを目視して破損の兆候があるか確認します。またねじれていないか確認してください。特にダイニーマ製AR3ライザーはねじれやすいので特に注意が必要です。

### テイクオフチェックリスト:

1. レスキューパラシュートのチェック:ピンがはまっておりレスキューートグルが適切な位置に固定されているか。
2. ヘルメットを着けベルトが締められているか。
3. ハーネスの全てのバックルが締結されているか。レッグストラップの再確認。
4. ライザーがハーネスと正しくカラビナで締結され、ラビッドリンクがきっちりと締められているか。
5. アクセルシステムが適切に接続されているか。
6. ブレードグルとAライザーを正しく握っているか。
7. ラインが絡んでいないか。
8. インテークが開いているか。
9. グライダーの中心に立ち、風に正対しているか。
10. 飛行空域がクリアーで視界が良好か。

# 基礎的フライト技術

## 離陸

ゼノ2は、フロントおよびクロスでのテイクオフが可能です。リーディングエッジがはっきりと円弧を描くぐらいにテップよりセンターが斜面上方へ行くようにキャンピー上面を下にして広げます。

### フロントテイクオフー無風から微風でのテクニック

風のコンディションが良ければAライザーをつかみ、1,2歩目からラインが張られるようにグライダーから離れて立ち、ゆっくりと正面を向いて走り始めます。キャンピーはすぐにはらみ始めますのでキャンピーが頭上に来るまでライザーに一定のテンションをかけ続けます。ライザーを過度に引き下げたり、前に押し出したりしないでください。インタークが変形したり潰れたりすることがあります。

離陸のための助走中はスムーズに加速してください。あわてたり、急いだりする必要はありません。キャンピーが頭上に上がったなら、見上げてキャンピーがすっかり開いて、ラインに絡みがないことを確認してからテイクオフのために加速してゆきます。

### クロステイクオフー微風から強風でのテクニック

フロントテイクオフ時と同様にキャンピーをセットした後、片側の全てのライザーを頭上にかざしながら身体を半回転させキャンピーの方へ正対します。体重を後ろにかけながらAライザーを引きキャンピーを立ち上げます。キャンピーが頭上に上がったならライザーを離し、必要に応じて僅かにブレークを引きキャンピーを頭上に安定させます。キャンピーがしっかりと開いているのを確認して身体を半回転させ離陸します。より風が強い場合には、キャンピーがはらみ、立ち上がり始めたらキャンピーの方へ数歩歩み寄るのがコツです。こうすることでグライダーのエネルギーを和らげグライダーが一気に立ち上がり前にダイブしたりパイロットを持ち上げたりするのを防ぐことが出来ます。

## スピードトゥフライ

ゼノ2は静大気中トリムスピードで最良滑空比となります。風下に滑空あるいは大気が著しく沈下していないときに滑空比を最大にするにはトリムスピードかBライザーをわずかに引いて少し低速で飛べます。向かい風でより良くペネトレートし、沈下する大気、横風、または向かい風での滑空比を改善するには、アクセルを使用してトリム速度よりも速く飛行する必要があります。ハーフアクセルまで踏み込んで滑空角あるいは安定性は大きく低下せずに効率が向上します。

### 重要

グライダーが頭上真上に完全にはらんでいない状態、あるいはピッチならびにロールコントロールが効かない状態では決して離陸しないこと。

### 重要

アクセルを使用中ブレークを引かないこと一翼が潰れやすくなります。

フルスピードでゼノ2は非常に速いです。大会でのファイナルグライドあるいは強いサーマルへ向かうときのように絶対に必要な時以外はフルスピードで飛ばないように忠告します。通常のXCコンディションにおいてはフルの3/4で十分です。

アクセル使用時には常にBライザーで翼をコントロールし、地面近くあるいは乱気流中ではフルスピードでは決して飛ばないように。

およそ20cmブレークを引いた位置でゼノ2は最少沈下となります;このスピードがサーマルあるいはリッジソアリングするときのスピードになります。

### 旋回

グライダーに慣れるまで、初期段階での旋回はゆっくりと大きくしてください。効率の良い均整の取れた旋回にはまず、旋回方向の空域に障害物がないことを確認し、そちら側に体重を移すことです。旋回の初めの操作はまず体重移動で、その次に希望のバンク角になるまでスムーズにブレークを引き込みます。速度および旋回半径の調整には体重移動に連動させながら内側と外側のブレークを操作してください。

### アクティブフライト

アクティブフライトは乱気流中での潰れを防ぎ、グライダーを出来るだけ安定させ効率よく飛ばせるために必要なテクニックです。アクティブフライトの目的は、翼の内圧を一定に保ちピッチコントロールを維持することです。内圧の減少あるいは喪失を感じたら通常の内圧を感じられるまでブレークを素早く引きます。通常の内圧に戻ったら手を元の位置まで戻します。乱れた大気中で深くブレークを引いたままにすることは避けてください。予期せずストールに入る可能性があります。常に大気スピードに注意してください。これらの微妙な調整は、グライダーがあなたの真上をスムーズに飛行し続けるのに役立ち、潰れの可能性を劇的に減らします。もしキャンピーが前方にダイブするようならブレークを適量引き下げ減速します。また逆にキャンピーが後方へ残るように動いたらブレークを緩めて加速します。この時、グライダーがダイブする可能性も予測しておいてください。ゴールは内圧をある一定のレベルに保ちながら常にキャンピーをパイロットの真上に安定させることです。

### 重要

旋回を最小速度(ブレークを失速近くまで引き込んだ状態)から決して行わないように。スピンに入る危険性があります。

### 重要

常にブレークテグルを持ち、乱気流のあるコンディションでは飛ばないように。

コンディションが乱れているときは、よりアクティブに行動し、翼の動きを予測し、常に高度を意識し、過度に反応しないようにします。

常にブレークを持ち、乱れたコンディションでは飛ばないように強く忠告します。

### アクティブBライザーコントロール

トリム速度あるいは加速し飛行している時にはBライザーでグライダーコントロールすることを推奨します。そうすることで感覚が改善され、ブレーク(抵抗が増えピッチの動きが出る)を使わずにグライダーコントロールが出来、アクティブに飛行することが出来ます。ダイレクトな感覚は潰れる前にそれを防ぎ、速い速度と高レベルの効率をたもつことが出来ます。

Bライザーを使って飛行するにはブレークを持ったまま(手首に巻き付けていたなら戻す)Bライザーに取り付けられている木製のハンドルを握ります。この状態でダイレクトに迎角をコントロールできるようになります。Bライザーを引き下げた後方へ押しやると迎角が増し、テンションを緩めると迎角が減少しトリム速度に戻ります。Bライザーコントロールにより乱気流中をアクティブに飛行することが出来、適切に操作することで瞬時に迎角を変えられるので潰れを防止したり少なくとも潰れ難くしたりすることが出来ます。リーディングエッジの内圧の低下を感じたりキャンピ어의A-Bラインの間にしわが出るのを発見したら潰れを防ぐために素早くBライザーを操作します。操作の速度と大きさは乱気流あるいは内圧の減少の度合いによりますが大きなピッチの動きや予期せぬ失速が起きない様に長いこと大きく操作することは決してしない様に。

アクセルを使って飛行しているときにアクティブにBライザーを使うことでグライダーの効率と安定性を向上させることが出来ます。アクセルを使用しているときにBライザーを引くことはアクセルを緩めることと全く同じ効果をもたらします。これは速度、迎角、内圧のダイレクトなコントロールを手にしたことを意味します。アクセルをアクティブに操作することと連動してBライザーを使って乱気流中の速度と内圧を最適化し、不意に潰れる危険性を減少させながらより速い平均速度を保持することが出来ます。アクセルを踏み込んでいるときに大気が僅かに乱れ始めたらBライザーに少しテンションを掛け、再び大気が安定したらBライザーのテンションを緩め(あるいは開放し)て速度を上げます。通常の大気中で速く効率よく飛行するにはグライダーに常に注意を払っておく必要があり、キャンピ어를開いた状態で内圧が確保された状態に保つためにはBライザーの操作とアクセルの調節を連動させる必要があります。

**重要**  
アクセル使用中は常にBライザーを握んでください。

このコントロール方法は大きいレベルの乱気流の無い比較的安定した大気中での滑空に適していますが、強い乱気流中でのブレークを使ったアクティブフライトに取って変わることは出来ません。大気の状態に確信が持てないならば、トリム速度に戻してBライザーを開放しブレークを使ってアクティブに飛行してください。

大気が非常に乱れてきた場合は、Bライザーではなくブレークを使用することを推奨します。

## ランディング

ゼノ2のランディング特性はごく容易で一般的なものですが以下の記述を参考にしてください：

- 多くのオプションとミスに対する安全マージンを取れるように常に早めに着陸態勢に入ること。
- 対地高度が30m以下になったら、通常滑空に戻ろうとしてグライダーが加速しダイブするので急激な旋回はしないこと。もしあなたの高度が低かったりあるいはシンクに遭遇したりしたら、その結果は地面に激突することになります。
- 実際に着地する前に余裕をもって（特に気流が乱れている時は）、着座姿勢から立ち上がった前傾姿勢に移動しチェストベルトを胸で押しながら、足を出し必要ならば着地と同時に走りこめるように準備をします。
- 対地高度が約1m程度になるまでファイナルアプローチでは出来るだけフルグライドでフライトする（ただし風が強かったり乱れている場合は最後までアクティブにフライトしなければなりません）。ブレークをスムーズに引きこみ対地速度が最も遅くなった瞬間に接地する様に調節します。
- 微風あるいは無風時には、力強く、深く漸進的にブレークを引き込み余分な対地速度を落とします。強風時には、対地速度は既に遅くなっているので着地をソフトにするために必要なだけフレアーを掛けます。強風時に強くフレアーを掛けるとグライダーが急上昇しながら後退し危険な態勢となります。
- もしグライダーが上昇し始めたらブレークを緩め（10～20cm）、（手をすっかり上上げてブレークを開放しない様に注意）再びフレアーを掛けます。ただし今度はゆっくりと。ブレークを肩の高さあたりにキープし、足を出し、すぐに走れる体勢になりながら着地寸前にブレークを全部引きます。
- ランディングエリアとコンディションに合わせて適切なアプローチスタイルをとってください。



- 強風時には接地後速やかに180度回転しグライダーの方向へ向き直り、直ぐにブレークコードをスムーズに左右均等に引き下げグライダーを失速させます。グライダーに引きずられそうになったらグライダーのほうへ近づいてラインテンションを抜いてください。
- もし風が非常に強く引きずられそうになるか、持ち上げられそうになるならBライザーを使ってグライダーを失速させます。この方法によればより速くかつ制御しやすくグライダーを失速させることが出来、ブレークを使った時より引きずられにくくなります。
- 常に風に正対してランディングするように！

# 緊急降下手段

## 翼端折り

翼端を折ることで大気スピードを著しく変化させずに、沈下速度が増加します。ゼノ2のようなグライダーにおいてはほとんど意味はありませんが、これは雲から逃れる、あるいは丘の上昇風帯を素早く降下する(例えばトッピングする時)のに有効な手段です。しかしながら降下手段としては、大気が沈降しているところを探し急旋回をする方が良いでしょう。

翼端を折るにはブレークを持った状態で、翼端が潰れてるまで左右両側のAR3ラインを引き下げます。翼端折りの大きさは引く量を増やしたり、引き下げるラインをつかむ位置を上側に行います。

また、“B3”テクニックを使用して翼端を折ることも可能です。それには、ブレークを持った状態で翼端が後方にたなびくまで左右両側のBR3ラインを引き下げます。

翼端折りしている状態での方向コントロールには体重移動によるべきです。

翼端折りしたらアクセルを使用することで更に沈下速度を上げる事が出来ます。翼端折りした状態でスパイラルダイブに入れることは可能ですが、サスペンションラインにかかる荷重が増大しラインの強度を上回りグライダーの破損に繋がります！

**翼端折りした状態でスパイラルダイブはしないように強く警告します。**

翼端折りを回復させるには、引き下げたラインを両方同時に離して下さい。回復を早めるには、翼端折りが回復し内圧が戻ってくるまで、片側ずつブレークを注意深く使用して下さい。ディープストールあるいはフルストールに入る危険性があるので両方のブレークを同時に深く引き下げることはしないように十分注意してください。

## Bラインストール

ゼノ2では従来のBラインストールは出来ません。Bライザーを長い時間深く引き下げるとフルストールに入ります。決してしないように。

**決して翼端折りした状態でスパイラルダイブに入れないこと。**



## スパイラルダイブ

スパイラルダイブは最も有効な緊急降下手段です。スパイラルに入れるには、旋回する方向を見てそちらに体重を移した後、旋回内側のブレークをスムーズかつ漸進的に引き下げます。するとゼノ2は360度回ったあたりからスパイラルへと入って行きます。スパイラルに入ったら、体重を中央に戻し、僅かに旋回外側のブレークをあて、外翼端が潰れないようにします。

スパイラルダイブでは、安全に10m/s以上の沈下率を得ることは可能ですが、このような沈下速度では高速度およびそれに伴うG荷重により平衡感覚が失われます。常に対地高度に特段の注意を払わなければなりません。

スパイラルダイブから抜け出すには、スパイラルと反対方向に体重を移し、外側のブレークを当てながら内側のブレークをスムーズに戻します。ゼノ2はスパイラルダイブでニュートラル(内側のブレークを戻してもスパイラルから抜け出さない)を維持する可能性があります。常にスパイラルダイブから抜け出す準備が出来ていなければなりません。その方法は、体重をスムーズに旋回外側へ移し、グライダーが減速し始めるまで旋回外側のブレークをスムーズに引き下げます。そうすればグライダーは通常滑空状態へ戻り始めます。激しくかつ急激に旋回外側のブレークを操作してスパイラルから抜けようすると急激な上昇とその後ダイブを誘発するのでお勧めしません。常にエネルギーをコントロールする準備をして必要に応じて速度を減速してください。

決して地面近くでスパイラルダイブには入れないようにしてください。

スパイラルダイブは緊急事態でのみ使用するようにしてください。スパイラルを過度に使用すると、ラインに非対称性が生じ、キャンピーに不要な負担がかかり、パフォーマンスが低下する可能性があります。

### 重要

常にスパイラルダイブから抜け出せるように準備をしておいてください。体重を旋回外側へ移動し、グライダーのスパイラルが止まるまで外側のブレークを操作します。

# 異常事態

## 潰れ

いかなるパイロットも翼も潰れから逃れることはできませんが、正しいアクティブフライトはそれが起きるチャンスを大幅に減らします。

片翼潰れは、まず潰れの反対側へ体重移動して、地面、障害物および他のパイロットから離れるようにします。潰れの反対側のブレークを十分に引いて方向のコントロールをします。この操作だけで回復操作を始めるのに十分となります。グライダーが潰れた側に旋回するのを止めようとする際に、潰れていない側の翼を失速させないように十分注意をしてください。ストールポイントを超えなければ旋回を止めることができないならば回復操作をしている間に旋回することを許容してください。

もし潰れが自発的に回復しない場合は、潰れた側のブレークを深くスムーズかつ漸進的に引いてください。浅くかつ忙しくボンピングすることでは潰れは回復しませんし、ゆっくりし過ぎにボンピングするとグライダーがストールポイントに近づくか超えてしまう可能性がありますので注意しなければなりません。

対称な潰れは通常、何も操作しなくても直ぐに回復しますが、左右のブレークをすぐさま均等に15~20cm引き込むことでより速く回復させることが出来ます。対称な潰れから回復したら、必ず滑空速度を確認してください。またブレークを操作する前に、ディープストール状態に入っていないか確認する必要があります。

アクセル使用時に潰れが起きたらすぐにアクセルフットバーを戻し、上述した方法で潰れを回復させてください。

## クラヴァット

クラヴァットは、翼端がライン内に絡まった状態を言い、適切に対処しないと翼はスパイラルダイブに入ります。最初に取りアクションはグライダーを安定させること、つまり反対側への体重移動とブレークを操作して方向のコントロールを取り戻すことです。大きなクラヴァットでは問題なく飛んでいる側の翼をストールさせないように旋回を続けさせる必要があるかもしれません。スパイラルをコントロール出来たらクラヴァットしている側のブレークを強くかつ深くボンピングして翼端を開放するようにしてください。そうしている際にクラヴァットと反対側に体重移動することが重要です。そうしないとスピンのあるいはスパイラルを深くするリスクがあります。目的はスピンに入れずに翼端から空気を吐き出させることです。

### 重要

アクセルを使用しているときに決してブレークを操作しないこと。グライダーが潰れ易くなります。

正しく行えば、この操作でクラヴァットは速やかに回復します。これが最も効率的で効果的な方法です。クラヴァットしている側のAR3ラインを引き込んで翼端をつぶすことを試すことも可能です。この方法は小さくて頑固なクラヴァット回復させるのに役立ちます。どちらの方法を使用するにしても、問題なく飛行している側の翼をストールさせないようにブレークの操作は慎重に行ってください。

クラヴァットが大きくて、上述した方法でも回復しない場合に残された回復操作はフルストールになります。高度が十分にある場合のみ行ってください。

旋回が加速してコントロールできない場合は、十分な高度が残っているうちにすぐさまレスキューを使用しなければなりません。

## ディープストール

グライダーは状況によっては、ディープストールに入ることがあります。これは通常ブレークを引きすぎている、両翼潰れの後あるいは湿った翼で飛行している時に起こります。また、グライダーのトリムがくるっていることも、この一因となる可能性があります。

ディープストールに入ったら、最初のアクションは両方のブレークを開放することです。通常それだけで通常滑空状態に戻ります。もし数秒たっても戻らない場合には、通常滑空状態に戻るまでAライザーを前方へ押すか、更に良いアクセルを使用して加速してください。その後のブレークの操作はグライダーが通常滑空状態に戻った(対気速度をチェックする)のを確認してからして下さい。

雨の中でフライトするとディープストールに入る傾向が著しく増加するので雨の中ではフライトしないでください。雨の中での失速が起こる危険性を減らすにはブレークを深く操作したり翼端折りをしたりしないことです。安全に下ろせる場所を見つけアクセルを使用して常に十分な対気速度を確保し続けてください。

### 重要

決して雨の中あるいは湿ったグライダーで飛行しない様に。

### 重要

ブレークを数cm引き込んだだけでグライダーは失速し続ける可能性があります。ブレークを手首に巻き込んでいた場合には、これを戻してからディープストールから回復させて下さい！

# 取扱い・保守

## グライダーのたたみ方

グライダーを出来るだけ長持ちさせ、かつリーディングエッジ補強用プラスチックワイヤーを出来るだけ良いコンディションに保つために、グライダーのたたみ方は慎重に行ってください。すべてのセルが互いに隣り合わせにたたまれ、プラスチックワイヤーが不必要に曲がらないように、図のように蛇腹折り方法を使用することをお勧めします。付属のインフレーター折りたたみ枕を使用することもお勧めしますが、絶対に必要というわけではありませんが、前縁の折りたたみの角度が緩やかになり、プラスチックワイヤーを保持するのに役立ちます。折りたたみ枕は空気を抜いてハーネスに入れて運ぶことができます。またオゾン・ウイナーバッグを使用するとグライダーが長持ちし、かつグライダーのパッキングを素早く簡単に行うことが出来ます。

図1. ラインを絞ってマッシュルーム状になったグライダーを地面あるいはウイナーバッグの上に置きます。グライダーを完全に展開した状態から、蛇腹折りをするとリーディングエッジ上面が地面と擦れるので、このマッシュルーム状からたたみ始めるのがベストです。



図2. Aライン取り付けタブを持って、プラスチックワイヤーが隣り合わせに重なるようにリーディングエッジ部分をひとまとめにします。グライダーをセンター部分で半分折り重ねずに、翼端から翼端まですっかり蛇腹折りにするように注意してください。

図3. B,Cライン取り付けタブを利用してグライダーの中央から後方部分をひとまとめにします。



図4. リーディングエッジからトレーリングエッジまでが整頓されたら、グライダーを横向きにします。



もし、ウィンナーバッグを使用しているなら、図7以降にしたがって下さい。

図5. 一折り目となりそうなあたりにフォールディング枕をおいて、リーディングエッジ側を折りたたみます。枕はたたむ角度を緩やかにしプラスチックワイヤーが曲がらない様に保護してくれます。次にトレーリングエッジ側をたたんだリーディングエッジの上に緩やかな角度で折り重ねます。



図6. 折りたたんだグライダーを、インナーバッグに収めます。



図7. ウィンナーバッグを使用してるならキャンピーを挟み込まない様に注意しながらファスナーを閉めます。



図8. フォールディング枕を適切な位置に置き、三つ折りでリーディングエッジとトレーリングエッジをたたみます。



**重要:** グライダーをたたむ前に、地面に広げないこと。蛇腹折りする際に、キャンピー上面を地面に擦って摩擦させてしまいます。常にマッシュルーム状から蛇腹折りするか、蛇腹折りする際にキャンピーが地面と擦れないように持ち上げてください。



**重要:** キャンピーをセンターで二つ折りしないこと。プラスチックワイヤーを折り曲げる危険性があります。翼端から翼端まですっきり蛇腹折りしてたたんでください。





## 取扱い注意事項

多くのグライダーは不注意なグランドハンドリングによりダメージを受けます。以下にグライダーの寿命を延ばすためにはならないことおよび注意事項を列挙します。

- グライダーを地面に引きずらない。キャンピークロスを劣化させます。すっきり持ち上げて運ぶこと。
- 強風時ラインの絡みを取る前にキャンピーを広げない。ラインに不必要な荷重がかかります。
- キャンピーあるいはラインの上を歩かない。
- 繰り返しキャンピーを立ち上げて激しく地面に落とさない。地面に落とす前にグライダーに近づきスムーズに下ろすこと。
- リーディングエッジから地面にキャンピーを叩き付けないこと。グライダーの生地および縫い目に過大な荷重がかかり、セルが破裂します。
- 塩分を含んだ空気中ならびに表面がざらついた場所(砂、岩肌など)でのフライトや強風下でのグランドハンドリングは劣化を早めます。
- 雨の中を飛んだりグライダーを湿気にさらしたりしないこと。
- 不必要にグライダーを紫外線あるいは高温にさらさないこと。グライダーを直射日光の当たる場所に置きっぱなしにしたり高温になるよう(車の後部に置く)にすることでグライダーの寿命を著しく損なうことがあります。
- ブレークコードが痛んだらすぐに交換してください。
- グランドハンドリング中にブレークコードでメインラインあるいはライザーをこすらない。摩擦によりラインあるいはライザーが破損する危険性があります。なにがしかの摩耗、特にラインの摩耗を発見した場合は必ず摩耗しているラインを交換してください。また、今後のためにラインあるいはライザーに摩耗が生じないようにグランドハンドリングのテクニックを修正してください。
- オゾングライダーには“ゴミ出し穴”と呼ばれる開口部が最翼端のトレーリンググジに設けられています。これはグライダーの中にたまったゴミ(砂、木の葉、石ころ、携帯等)を簡単に取り出すためのものです。

定期的にグライダーをチェックする、また特に過酷に使用した後、事件の後あるいは長期間保管した後はグライダーを入念にチェックすることが推奨されます。

## 保管および運搬

グライダーをパッキングする前に乾燥させなければなりません。常にあらゆるフライト装備を直射日光の当たらない涼しく、乾燥した場所に保管してください。湿気、熱と湿度はグライダーを劣化させる最も悪い要素です。湿ったグライダーを直射日光の当たる車の中にしてしまうとグライダーの劣化が促進されるので絶対に避けてください。湿ったグライダーは太陽光線を避けて物干しローブに吊下げて乾燥させて下さい。決して、ヘアードライヤーや他の直接的熱源などは使わないように！

昆虫などが入った状態でたたまないように。クロスを食い破ったり、死骸が酸を出してクロスを腐食したりします。

グライダーを運搬する際には、付属するバッグに収納しオイル、ペンキ、化学薬品、洗剤などに触れない様に十分注意してください。

## クリーニング

それがいかに僅かだとしても、拭いたりこすったりすることはパラグライダーの生地のコーティングを痛めます。従って、生地に付いた汚れは、出来るだけそのままにしておくことを勧めます。それでもクリーニングしたい場合は出来るだけ少量の真水で湿らせた柔らかい布を使ってゆっくりと拭いて下さい。溶剤や化学洗剤を使おう等と決して考えない様に。

万が一グライダーを海水に浸けてしまった場合はまず真水で十分塩抜きをした後、直射日光に当てずに風通しの良い場所で乾燥させて下さい。

## グライダーの修理

大きいあるいは複雑な修理、特に縫製部に近い場所の修理は必ず登録されたディーラー、プロの修理工場あるいは製造者に依頼してください。

### キャンピーの修理:

上・下面の小さな穴は、それがミシン目に近くなければリペアークロスを十分に大きく余裕をもって(4隅を丸くカットするのを忘れずに)貼り付けることで補修することが可能です。リペアークロスは補修個所の内側および外側の両面から貼り付けて下さい。内側と外側の補修クロスの大きさは変えてください。

### ラインの修理:

目視検査で破損されたと判断されたラインは全てすぐに新しいものに交換されなければなりません。交換用のラインはディーラーを通してファルホークインターナショナルの指定する工場で製造されなければなりません。

### 重要

決して湿ったグライダーをパッキングしたり保管したりしない様に。

### 重要

決して溶剤や化学洗剤を使用しない様に。

交換用のラインは元のラインと同じ材質で同じ強度を持っていなければなりません。また反対側のラインと同じ長さでなければなりません。ディーラーによる交換をお勧めします。ライン交換後は、飛行する前に必ず立ち上げチェックを行い問題がないか確認してください。

### 定期検査

あなたのグライダーは適切な耐久性を保つためにしっかりと定期検査を受けなければなりません。あなたのグライダーは最初、購入から24ヶ月後、あるいは、100時間フライト後のどちらか早い時期に資格のある専門家による検査を受けてください。その後は12ヶ月ごとに定期検査を受けてください。

ラインの長さは使い始めのころは変化する傾向があります。したがって使い始めて50時間以内にライン長の検査をすることを推奨します。正しいトリム状態になっているかを確認するためにライン長を測定し、公表されている数値におさまるように必要に応じて調節されなければなりません。BボトムラインおよびAR3ライザーが一巻きして取り付けられているのは、ライン調節をしやすくするためです。

あなたのグライダーの全部品の正確な状態を知るためには定期検査を実施することが重要です。定期検査は資格のある専門家により行われるように推奨します。グライダーの一生において、セールとラインは同じようにまたは同じ速度では劣化しないので、通常で使用していても全ラインを交換しなければならなくなることは十分考えられます。

150時間使用したら全ラインを交換することを推奨します。

あなただけがあなたのフライト装備に責任があり、あなたの安全はあなたの使用するフライト装備にかかっています。あなたの装備を大切に扱い定期的に検査を受けてください。グライダーの立ち上げ、グランドハンドリング、フライト特性に変化が現れたらグライダーの劣化の兆しです。何かしらの変化を感じたら、次に飛ぶ前に検査を受けてください。以下に基本的検査項目について説明します：

**エア漏れ:**これはポロジメーターと言う測定機器を使用して、キャンピークロスのある一定の面積を通してある一定の容積の空気が透過するのにかかる時間を測定して調べます。測定は上面のリーディングエッジの後ろ、スパン方向に数箇所で行われます。

### 重要

購入後、飛行時間が50時間に達したら専門家によるライン長チェックを実施することを推奨します。

### 重要

150時間使用したら全ラインを交換することを推奨します。

### 重要

グライダーを大事に扱い定期的に検査およびメンテナンスを受けてください。



**引き裂き強度:**これはスカイダイビング用クロスの最低引き裂き強度を規定するTS-108基準に則って、針をキャンピークロスに突き刺し、そこに荷重をかけてクロスが裂けはじめる時の荷重を測定します。これにはベツォメーターが使用されます。

**ライン強度:**Aのアップパー、ミドル、ボトムラインならびにBのボトムラインが強度試験されます。

**ライン長:**ライン長全長(アップパー+ミドル+ボトム)が5kg引っ張り荷重状態で測定されます。測定値と基準値の差は±10mmを超えてはいけません。

**ライザー:**摩耗の状態を目視検査します。ライザーの長さはこの取扱説明書(29ページ)に記載されている数値から±5mmをこえてはなりません。

認証適合試験に提出されたサンプルは、試験機関により飛行試験が終了した後にサスペンションライン、ブレークラインおよびライザーの長さが測定されます。

**キャンピー検査:**全部品(縫製部、リブ、ダイアゴナルリブ、ライン、ライン取り付け部など)を総合的に目視検査を行い劣化の兆候が無いかを確認します。

最終的に必要ならば専門家がフライトテストをしてグライダーが問題なく飛ぶかを検査します。

## 改造

あなたのゼノ2は、性能、ハンドリング、安全性の最良なバランスになるようにデザインされ調整されています。いかなる改造も耐空性の消失と、かえって取りまわしが難しくなることとなります。このような理由からいかなる改造もしないよう強く勧告します。

**重要**  
いかなる改造もしないよう  
に。

## オゾンの品質と保証

製造上の欠陥あるいは瑕疵に対してオゾンは保証いたします。欠陥のある製品は無料で修理または交換いたします。しかし、事故による損傷あるいは通常の使用における摩耗や損傷は含まれません。

オゾンとその販売代理店は、最高品質のアフターサービスを提供しています。当社の製品に関する最新情報については、お近くのオゾン販売店にお問い合わせください。何か問題がある場合は、製品を購入したオゾン販売店に連絡してください。私どもは出来るだけ速やかにあなたを空へ戻せるように最善を尽くします。通常、軽度の損傷は国内で修理できますが重大な損傷は製造工場での修理されます。

私たちは常に顧客からのフィードバックを歓迎します。それは私たちの製品を改善する方法です - 当社の連絡先の詳細はホームページで見つけることができます。

### 最後のアドバイス

安全に飛ぶことがフライトの最も重要なことです。安全であるためには定期的に練習をし、周りに存在する危険を理解しなければなりません。このためには、出来るだけ定期的にフライトし、可能な限りグランドハンドリングをし、気象に関して常に興味を持たなければなりません。これらのどれ一つでも欠けていれば、不必要にあなた自身を危険にさらしていることとなります。

環境に配慮し、エリアを大事にしてください。

グライダーを廃棄する際には、環境に配慮し、一般の家庭ごみと同じ方法で廃棄しないで行政の指導に沿って行ってください。

最後に、最も大事なことは自然を敬うことです。自然はあなたが想像するより遥かに大きな力を持っています。あなたの技術レベルに照らし合せて適切なコンディションがどの程度であるかを理解し、その範囲内に常に留まるべきです。

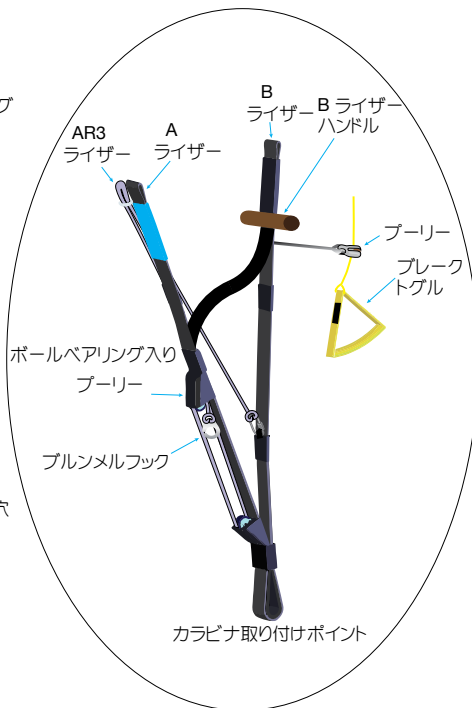
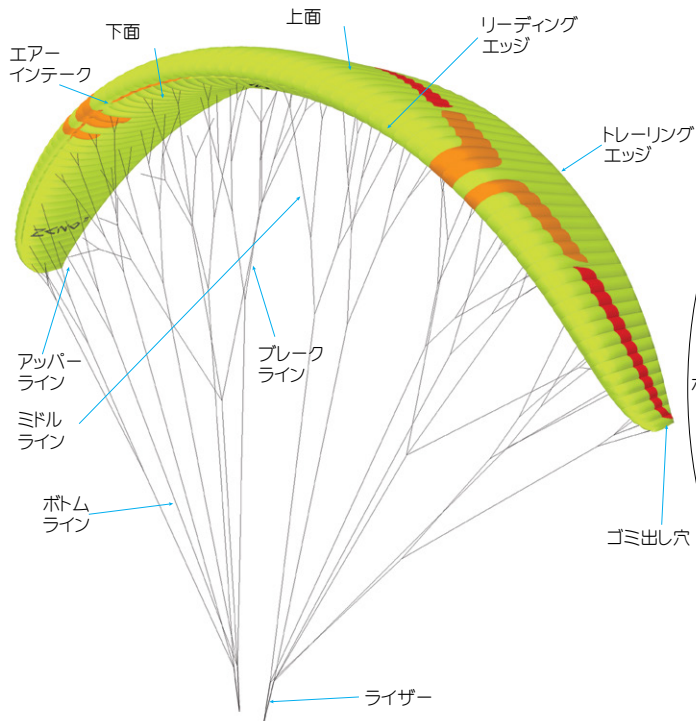
素晴らしいフライトとゼノ2を楽しまれる事を...

オゾンチーム

# 仕様

	<b>S</b>	<b>MS</b>	<b>ML</b>	<b>L</b>
セル数	78	78	78	78
投影面積 (m <sup>2</sup> )	17.7	18.9	20.3	22.2
展開面積 (m <sup>2</sup> )	21	22.5	24.1	26.5
投影スパン (m)	9.7	10	10.4	10.9
展開スパン (m)	12.3	12.7	13.2	13.8
投影アスペクト	5.1	5.1	5.1	5.1
展開アスペクト	6.9	6.9	6.9	6.9
ルートコード (m)	2.19	2.26	2.3	2.46
機体重量 (kg)	4.7	4.92	5.22	5.54
概算ブレードレンジ (cm)	60	60	65	65
認証飛行重量 (kg)	75-90	85-100	95-110	105-125
認証 EN/LTF	D	D	D	D

# グライダー/ライザー外觀図



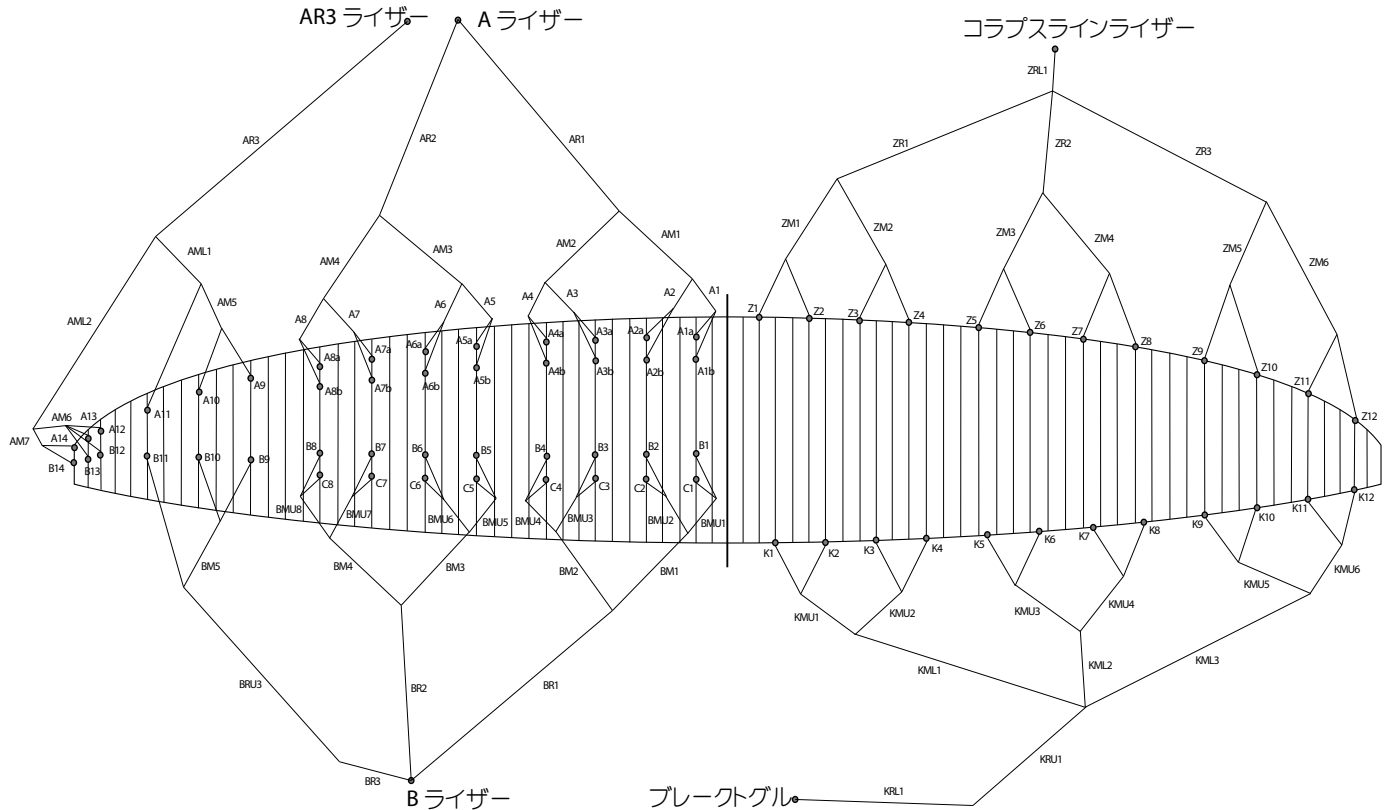
加速0%	
A	530mm
A <sup>3</sup>	522mm
B	515mm

加速100% Pulleys axis - axis	
A	370mm
A <sup>3</sup>	443mm
B	515mm

アクセルレンジ	
S, MS, ML & L,	160mm

# ライン取り付け図

個別および結合ラインの長さはホームページで確認できます。





# 素材

全てのオゾングライダーは入手できる最高品質の素材で作られています。

## クロス

### 上面

ドミニコ 30D MF / ポルシェ 7000 E71

### 下面

ポルシェ 7000 E71

### リブ

ポルシェ 9017 E29 / ポルシェ 7000 E91

### リーディングエッジ補強

プラスチックワイヤー

## メインライン

### ボトムライン

エーデルリッド 8001U

### ミドルライン

エーデルリッド 8001U

### アッパーライン

エーデルリッド 8001U / 9200

## ライザーおよび金具

### ラピッドリンク

ベグエ製ラピッドリンク

### ライザーテープ

幅12mm伸度ゼロのポリエステルテープ

### プーリー

ロンスタン製ボールベアリング入り

## ブレイクライン

### メインライン

ライロス - 10-200-040/DSL

### ミドルライン

エーデルリッド 8001U / 9200

### アッパーライン

エーデルリッド 9200

# 運用限界プラカード

型式	OZONE 式 ZENO2 S 型		
製造社名	OZONE GLIDERS LTD.	登録番号	PI -
製造番号		製造年月	
運 用 限 界			
飛行重量	最小 75 kg ~ 最大 90 kg		
制限荷重	+ 4 G	許容最大風速	7 m/s
このキャンビーをスカイダイビングには使用しないでください。			
・このキャンビーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャンビーは動力飛行用に使用 できません。できません。			
・その他詳細は取扱説明書を参照してください。			
必要技能	JHF XP 証 以上		
輸入者名	ファルホークインターナショナル有限公司 TEL:03-5451-5175		
型式	OZONE 式 ZENO2 ML 型		
製造社名	OZONE GLIDERS LTD.	登録番号	PI -
製造番号		製造年月	
運 用 限 界			
飛行重量	最小 95 kg ~ 最大 110 kg		
制限荷重	+ 4 G	許容最大風速	7 m/s
このキャンビーをスカイダイビングには使用しないでください。			
・このキャンビーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャンビーは動力飛行用に使用 できません。できません。			
・その他は取扱説明書を参照してください。			
必要技能	JHF XP 証 以上		
輸入者名	ファルホークインターナショナル有限公司 TEL:03-5451-5175		

型式	OZONE 式 ZENO2 MS 型		
製造社名	OZONE GLIDERS LTD.	登録番号	PI -
製造番号		製造年月	
運 用 限 界			
飛行重量	最小 85 kg ~ 最大 100 kg		
制限荷重	+ 4 G	許容最大風速	7 m/s
このキャンビーをスカイダイビングには使用しないでください。			
・このキャンビーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャンビーは動力飛行用に使用 できません。できません。			
・その他詳細は取扱説明書を参照してください。			
必要技能	JHF XP 証 以上		
輸入者名	ファルホークインターナショナル有限公司 TEL:03-5451-5175		
型式	OZONE 式 ZENO2 L 型		
製造社名	OZONE GLIDERS LTD.	登録番号	PI -
製造番号		製造年月	
運 用 限 界			
飛行重量	最小 105 kg ~ 最大 125 kg		
制限荷重	+ 4 G	許容最大風速	7 m/s
このキャンビーをスカイダイビングには使用しないでください。			
・このキャンビーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャンビーは動力飛行用に使用 できません。できません。			
・その他詳細は取扱説明書を参照してください。			
必要技能	JHF XP 証 以上		
輸入者名	ファルホークインターナショナル有限公司 TEL:03-5451-5175		

このグライダーに関するお問い合わせ先:

輸入者 ファルホークインターナショナル有限公司  
〒154-0021 東京都世田谷区豪徳寺1-53-12  
<https://www.falhawk.co.jp> Email: [info@falhawk.co.jp](mailto:info@falhawk.co.jp)

*INSPIRED* BY NATURE, *DRIVEN* BY THE ELEMENTS

**FLYOZONE.COM**

***OZONE***

1258 Route de Grasse  
Le Bar sur Loup  
06620, France