



# XXLIFE2

取扱説明書



# XXLite2

## 目次

はじめに	01
警告	02
OZONEチーム	03
XXライト2に関して	04
運用制限	06
飛行前準備	07
基礎的フライト技術	08
緊急降下技術	11
異常事態	13
取扱い・保守	15
オゾンの品質と保証	19
仕様	20
グライダー/ライザー外観図	21
ライン取り付け図	22
素材	23
リンクライト	24
運用限界ブラカード	27

**ま**ず始めにオゾンのグライダーをご購入頂きお礼を申し上げます。この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。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、最新のデザイン、性能そして最大の安全性を持つ最高品質の俊敏なグライダーを創り出すことです。

グライダーに対する信頼感は、僅かな性能アップよりとてつもなく大きな価値あるものです。ローカルエリアのオゾンパイロット、オゾングライダーを担いで草分け的な冒険フライトに挑戦したパイロットあるいは世界中で表彰台上に上っているパイロット達に聞いてみてください。我々の全ての研究開発は最適な安全性と可能な限りの操縦性・性能を融合させることに集中されています。我々の開発チームは南フランスにベースを置いています。近くにはグルドン、モナコ、プレンヌ峠などのフライトエリアがあり年間300日以上もフライトを可能にしてくれています。これはオゾンのグライダー開発にとって貴重な資産ともいえるものです。

さらにパイロットとしてオゾンの誰もが新しいグライダーを購入する事が大きな出費であることを理解しています。グライダーの選択にあたっては品質および金額に対する価値が最も考慮されるものである事を知っています。それ故、低価格、高品質を実現するために全てのグライダーを自社工場で生産するようにしています。製造過程においてオゾンのグライダーは完全な追跡調査が可能な多くの厳しい品質検査を受けています。そのおかげで、全てのオゾングライダーは我々が期待する高いスタンダードに沿ったものとなっています。

この取扱説明書は、あなたの新しいグライダーの性能を十分に発揮させる手助けをするものです。デザイン、最適な使用法のヒント・アドバイス、長持ちさせるためのメンテナンスの仕方についての解説が含まれています。全ての技術データを含む最新の情報に関してはオゾンのホームページ([www.flyozone.com](http://www.flyozone.com))の製品カテゴリー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の内在するものです。オゾン製品でフライトすることは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飛行しないで下さい。
- 常に、ヘルメット、手袋、ブーツ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。

楽しむことがこのスポーツの目的であることを忘れない様に

## OZONEチーム

オゾンの誰もが飛びたいという情熱、冒険を愛する心を持ち、オゾンのグライダー開発においてより安全で、より高性能で、より取り扱いのしやすいグライダーを作り出すことを常に望んでいます。

デザインチームは、ダヴィッド・ダゴ、ルック・アーモン、フレッド・ピエリ、ラッセル・オグデン、オノラン・アマーそしてサム・ジョパールから構成されています。

ダヴは12歳の時から飛び始め、コンペ、クロカン、ならびにパラグライダーデザインにおいて豊富な経験を積み重ねてきました。ルックは熱心なクロカンおよびコンペマニアで造船工学の経験があります。常駐のオタクとも言えるフレッドは、数学者で機械工学を専攻したビバークフライトのスペシャリストです。ラスは、トップクラスのコンペパイロットで1000時間以上の経験を持つテストパイロットでもあります。世界およびヨーロッパ選手権者でもあるオノランは、生まれつきの才能を持ったパイロットで13歳の時から飛び始めています。サムはパラグライダーフライトおよびハーネスデザインにおいて豊富な経験を持っており、オゾンのハーネスのデザインと開発を担当しています。彼らは、デザインおよびテストの各段階でお互いのノウハウ、アイデアや経験を出し合い、緊密に仕事をしています。

マイク・カヴァナは、ポスでイギリスXC1リーグにおいて何回も優勝しています。彼はフライトに出かけてないときは、会社全般を監督しています。彼を補佐するのはジャン・クリストフ・スキエラで販売ネットワークとオゾン製品レンジの管理をしています。プロモーションと販売戦略の担当はベースジャンプのレジェンドでもあるマツ・ゲルデスです。

オフィスではカリヌ・マルコーニ、クロエ・ヴィラ、イザベル・マルティネスが活動しています。彼女らはオーダーシステムを管理、代理店とのコミュニケーション、デザインチームの監督そして日常の事務を担当しています。彼女らなしにはオゾンは回りません。

我々のヴェトナムにある自社工場は、妥協することなしに製品グライダーならびにプロトタイプグライダーの製造をし、今後の製品に取り入れるべき素材の研究や製造工程のデザインをしている、ドクター・デイヴ・ビルキンソンに率いられています。彼を補佐するのは、カーンおよびフォンが率いる卓越したチームを始めとする1000名の献身的な従業員です。

## XXライト2に関して

XXライト2は、重量の最適化を念頭において真剣なハイクアンドフライ・パイロットのためにデザインされた妥協のないシングルサーフェイスの軽量山岳グライダーです。新しく改良されたデザインは滑空性能を向上させています；先代と比較してより速いトリムスピード—アクセルシステムで加速することも可能；空中でのより高いレベルの安心感；より優れたランディング特性およびより調和のとれたハンドリングを提供します。

独創的なシングルサーフェイス概念をデザインして以来、チームは絶えず改良に取り組み、多くのプロトタイプを作成し多くの概念的なアイデアを試してきました。我々の主たる焦点は、重量、容量あるいは安全性を犠牲にすることなく使えるスピードと性能を向上させることでした。XXライト2はラム圧で膨らむ独創的な全スパンに渡るリーディングエッジを備えています。これにより小迎角を許容する堅固なリーディングエッジを形成しより速いトリムスピードをもたらす—通常のダブルサーフェイス翼に匹敵するほど—、さらに加速することも可能になりました。このスピード増加は安全にフライトができる領域を広げ、実際の大気のコンドィションにおける総合的な性能を著しく改善します。

立ち上げ特性はこれまで同様驚くほど簡単で、ライザーを使わなくても軽く簡単に頭上に上がってきます。テイクオフのスピードは依然として遅いので、ほんの数歩で離陸が可能、そしてランディング挙動は著しく改善されておりフleaerは非常に有効でスピードをリフトに変換し、無風状態でも穏やかでコントロールされたランディングをもたらします。

このデザイン上の改善によりグライダーからのフィードバックを和らげます。気流の乱れと大気の動きをより制御された方法で吸収するので先代より安心感があり信頼感があります。しかしながらXXライト2は、その特徴を評価し、適切に操縦することこの出来る技術と経験を持った特別なパイロット向けの特別なグライダーであることには変わりません。キャノピー全体が相対的な気流にさらされ、内部にほぼ5kgの空気をため込んでいないXXライト2は同じサイズの通常のグライダーと比べて80%も軽いことになります。その結果パイロットは、変化する大気の中を動くにつれ慣性力が非常に小さいため大気の動きを直に感じるようになります。この高められた“敏感さ”を過小評価してはいけません。XXライト2で飛行するパイロットは、このグライダーが提供するフィードバックを適切に認識し、このグライダーを飛行するのに適したコンディションを評価できる出来ることが重要です。

16mと18mの2サイズがありEN-D\* 認証を取得、軽量かつパッキング容量の小ささでXXライト2は究極のハイクアンドフライ・グライダーです。特別な2機目(あるいは3機目)のグライダーを格納庫に追加したいと思っている経験豊富なハイクアンドフライ・パイロットにお勧めです。

\* 次ページの認証の項を参照

## 🌀 B\*ライトザック

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。

## 🌀 ブレークライン

ブレークラインの長さはテスト期間中に慎重に調節しています。認証を取得した値から長さの変更を決してしないようにしてください。

- 左右両方のブレークラインが同じ長さになっているか確認。
- ブレークアウトグルをはずした場合は、ブレークラインがブーリーを通過していることを確認。
- 飛行中ブレークアウトグルを離れた時ブレークラインがたるんでいるか。ブレークラインがしっかりと後ろに弓なりになってアクセルを操作してもトレーニングエッジが少しでも引き下げられていないことを確認。

## 🌀 ライザー

XXライト2は片側2本のライザーでデザインされています。アムスティール製ダイニーマで出来たライザーは軽量で実用的で、さらに重量を軽くするためにラピッドリンクの代わりにリンクライトを使用しています。

ライザーにはアクセルシステムが装備されていますがトリマーは装備されていません。

## 🌀 認証

XXライト2はリーディングエッジ部分でサスペンションラインが分岐した形で取り付けられておりEN認証に則った非対称潰れを起こすことができません。しかしながらコラプスラインを取り付けることで認証に則った片翼つぶしを誘発することが可能になり、EN-Aの回復挙動になります。現状の規定によりコラプスラインを使用すると自動的にEN-D認証になります。しかしながら我々は、この評価は実際のグライダーの挙動を反映するものでもなく、パイロットに要求されるものでもないと考えています。



### 重要

万が一、飛行中にブレークラインが切断したり、トグ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

XXライト2は経験豊富なパイロット向けおよびソロフライトのみとしてデザインされたシングルサーフェイスグライダーです。タンデムフライト、トレーニングあるいはアクロバットには適していません。他のどのグライダー同様、ソアリングしたりサーマルを利用したりトップランディングしたりすることはできますが最高速度が遅いため安全にフライトできる気象条件は限られています。強風下あるいは風速が著しく増加する可能性がある場合は使用してはなりません。全てのグライダー同様、特に風の乱れたコンディションで飛行してはなりません。最高速度の速くないグライダーで飛行することの限界を理解し尊重することは重要です。静穏で分別のあるコンディションでのみ飛行してください。

### 飛行重量

XXライト2の各サイズはある特定の飛行重量範囲で認証を取得しています。この重量範囲を尊重するように強く推奨します。あなたが真剣なハイクアンドフライ用で最もコンパクトで軽量のグライダーを必要とするシングルサーフェイスの経験が豊富なパイロットであるならば小さいサイズを選択するべきでしょう。あなたがそれほど経験豊富でないかサーマルソアリングにより適しているグライダーを望んでいるなら、大きいサイズがより適しています。

XXライト2 16=55~90kg

XXライト2 18=67~105kg

### トローイング

XXライト2はトローイングには適していません。

### 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。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プ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プストールに入ってしまったらすぐさま加速して対気速度を上げてください。

### SIV/アクロ

XXライト2の構造は露出しているためダメージを受けやすくなります。このためこのグライダーでSIVやアクロバティックなマヌーバーをすることはお勧めしません。そのような使い方をするとグライダーの寿命を縮め、誤って行くとグライダーを損傷する可能性があります。

### 重要

XXライト2でアクロあるいはSIVを行わないように。



## ② アクセルシステム

アクセルシステムのセットアップにはまず、アクセルバーについているローブをハーネスに通します。ローブが全てのプーリーに正しく通っていることを確認してください(ハーネスの取扱説明書にしたがって)。このローブをライザー側のアクセルシステムにヒバリ結びで接続します。基本的なセットアップは地上で行うことが出来ます:ライザーを取り付けたハーネスを地面に置き、ハーネスに座ります。誰かに手伝ってもらってライザーを飛行中の様にびんと張るように保持してもらいます。その状態でメインのフットローブがハーネスのシート下部に来るようにアクセルローブの長さを調整します。通常のトリム速度での飛行中に、意図せずにAライザーが引き下げられることのないようにアクセルローブには十分な遊びが無ければなりません。セッティングが済んだら、穏やかなコンディションのもと、アクセル使用中、両ライザーが均等に引かれているか確認しながらアクセルのフルレンジを試して見ます。微調整はフライト後地上で行ってください。

## ③ 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大変重要です。完全に快適と感じられるまで色々セッティングを変えて時間をかけて調節してください。チェストストラップは左右のカラビナのセンター間の距離が42cmから46cmの範囲に収まるように調整してください。

## ④ 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。キャンピー表面と露出しているリブを慎重に破れや裂け目あるいはその他の明らかな損傷や兆候がないかを点検することが極めて重要です。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イクラインをさばきます。次にスタビライン、E、D、C、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。次にライザーを目視して破損の兆候があるか確認します。

### 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. ヘルメットを装着し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、ラピ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. ブレークグルと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. 飛行空域がクリアで視界が良好か。

### 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。

### 重要

軽量構造でリブが露出しているため徹底的で詳細な日常およびプレフライトチェックを行うことはきわめて重要です。

## 基礎的フライト技術

XXライト2は空中で非常に独特な感覚です。あなたがシングルサーフェイスグライダーに慣れていないなら大気をより感じることでしょう。旋回は大変反応が良く調和されていて、導入にはわずかなブレーク操作で十分です。乱れた大気中でグライダーは良く動きそれを伝達しますが潰れおよび失速に対しては高い抵抗力があります。グライダーに慣れるために立ち上げ練習や講習斜面で短距離滑空をすることをお勧めします。こうすることであなたの装備を正しくセットすることもできます。

### 離陸

XXライト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ゐに翼端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

風が良ければAライザーを軽く握りスムーズに前進します。1,2歩でラインがピンと張りキャンピーはすぐさま立ち上がり始めます。超軽量構造のため立ち上げするためにAライザーに力を加える必要はありません。キャンピーは通常自分から頭上に立ち上がってきます。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して、離陸が難しかったり時には危険になります。

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。離陸する前に見上げてキャンピーをチェックするだけの十分な余裕がなければなりません。キャンピーがしっかりと開いているのを確認したら、さらに加速し離陸します。

#### 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。必要となれば操作できるようにAライザーに手を添え、体重をかけながら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らいざライザーを離し、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、身体を半回転させ離陸します。

風が強い場合は、キャンピーの壁(立ち上がり始めの状態)を最小限にし、ブレークあるいはリアライザーを使ってふいに立ち上がってしまわないようにキャンピーを押さえつけときます。立ち上がり始めたらいキャンピーに向かって数歩歩み寄って力を逃がす準備をして下さい。

### 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

強風時には注意ーキャンピーは立ち上がりたがる！必要であれば風を受けない場所でグライダーのセットアップをする。気流の乱れているコンディションでXXライト2を飛ばないこと。

## ② スピードトゥーフライ

静大気中、トリム速度（ノーブレイクの状態）でXXライト2は最良滑空比でフライトします。追い風で飛び場合あるいは大きなシンクがない大気中を飛び場合は、この速度で飛びことをお勧めします。向かい風でのペネトレーションを良くしたり、シンク、横風あるいは向かい風での滑空比を上げたりするにはアクセルを使用してトリム速度より速く飛ばなければなりません。アクセルを全開にしてもXXライト2は安定していますが、潰れやすくなるので低い高度あるいは乱気流中ではアクセルを全開にすることはお勧めしません。ブレイクを効き始める位置から20cmほど引き込んだところでXXライト2は最小沈下速度になり、この速度が最良の上昇性能をもたらすサーマルあるいはリッジソアリングにはこの速度を使用します。

## ② 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。XXライト2は小さいグライダーで翼面荷重は高くなっています。そのためより大きいダブルサーフェイスのグライダーと比べて旋回はよりダイナミックでクイックになります。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イクを引き込みます。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イクを操作してください。

## ② 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。この技術はグランドハンドリングによって効率よく習得することが出来ます。乱気流中をフライトするときはブレイクラインを通してキャンピーにかかっている圧力の変化を感じ取れるように、僅かに（トレーニングエッジが引き下げられ始める位置から約10cm）ブレイクを引いて飛びます。乱れた気流中ではキャンピーにかかる圧力は常に変化しているので僅かにブレイクを効かせることによるのみこの変化を感じ取ることが出来ます。アクティブフライトの目的は、ブレイクを操作してキャンピーにかかる圧力を一定に保つことです。圧力が下がってブレイクテンションが減少したらテンションが戻ってくるまで僅かにブレイクを引き込み、その後元の位置までブレイクを戻します（この一連の動作は素早く行います）。また予期せぬ失速に入らないように乱気流中ではブレイクをあまり長い時間引きすぎないように注意してください。常に対気速度に注意してください。

グライダーの動きは左右対称であるときも非対称であるときもあります。したがってブレイクの操作もそれに合わせて左右対称または非対称に行う必要があります。この微妙な調節によりグライダーはスムーズにフライトし、パイロットの頭上には安定し、潰れの起きる確率を劇的に減少させることが出来ます。もしキャンピーが前方にダイブするようならブレイ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イクを緩めて加速します。ゴールは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

このグライダーは小さく翼面荷重が高いのでより大きいグライダーと比べて旋回はよりダイナミックでクイックです。旋回は、特に斜面近くではスムーズかつ漸進的に始める必要があります。

### 重要

常にブレイクトグルを持ち、乱気流のあるコンディションでは飛ばないように。

## 着陸

XXライト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アアーを掛けます。強風時に強くフア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)再びフアアーを掛けます。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C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！

## 緊急降下技術

以下に述べるフライト技術は適切な資格を持ったインストラクターの監督の下で練習し常に十分な注意を持って実施してください。テイクオフする前に気象条件を適切に判断することがこれらの技術を使わずにすむことになることを忘れないでください。リブがキャンピー内部に保護されている通常のグライダーと異なりXXライト2の構造は露出しているためより損傷を受けるリスクが高まります。このためSIVあるいはアクロバティックなマヌーバーをすることを推奨しません。それらを行うことはグライダーの寿命を縮め、誤って行うとグライダーを損傷することになります。

### 翼端折り

翼端を折ることで沈下速度が増加します。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(例えばトップランディングする時)のに有効な手段です。

翼端を折るにはブレークを持った状態で、最も外側のAラインを掴み外下側に引き下げ(出来れば片方づつ)、翼端が潰れて後方にたなびくようにします。翼端折りの大きさは引くラインの本数を増やしたり、引き下げるラインをつかむ位置を上側に行います。翼端を折った状態での方向転換には体重移動のみを使用して下さい。翼端折りを回復させるには翼端折ライザーを両方同時に離して下さい。回復を早めるには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にはしないように十分注意してください。

翼端を折った状態でファイナルアプローチすることも可能ですが最終フレアーを掛ける前に翼端折りを戻しておかなければなりません。アクティブフライトがし難くなることとウインドグラディエント中を降下している際に予期せず失速する危険性があるので、強風あるいは乱れたコンディションではこのテクニックを使用しない様に警告します。

翼端折りをした状態でアクセルを使用することでさらに沈下速度を増すことが出来ます。しかしながらアクセルを利かせた状態から決して翼端折りをしない様に。迎角が減少した状態で翼端を折ることにより翼全体が潰れる危険性があります。常に翼端折りを先にしてからアクセルを使用してください。

翼端折りをした状態でスパイラルダイブに入れることも可能ですがライン強度を超える荷重がラインにかかりグライダーが破損する危険性があります！

翼端折りした状態でのスパイラルは決してしないようにして下さい。

**決してXXライト2でSIVの練習をしないこと。グライダーの寿命を縮め、グライダーを損傷するリスクが増大します。**

**決して アクセルを利かせた状態から翼端折りをしないこと。大きく潰れる危険性があります。必ず翼端折りをした後にアクセルを利かせること。**

**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。**

## Bラインストール

XXライト2でBラインストールをすることはできません。

## スパイラルダイブ

360度旋回を徐々にきつくして行くと、バンク角のきつい高度ロスの大きいスパイラルに入ります。グライダーに慣れるまでは連続したスパイラルには入れないように十分注意して下さい。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XXライト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、外翼端が濡れないようにします。

スパイラルダイブでは、8m/s以上の沈下率を得ることは可能ですが、このような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せるには、体重をセンターに移し、スムーズに旋回内側のブレークを戻します。グライダーが減速し始めたら、過度にピッチアップしないようにエネルギーを徐々に開放するように旋回を継続しながら、最終的に水平飛行に戻るようして下さい。

XXライト2はブレークを戻してもそのままスパイラルダイブをし続ける傾向はありませんが、あるパラメーターがそれを妨げることが考えられます。それらのパラメーターとしては、不適切な左右のカラビナ間距離、認証を得た飛行重量範囲から逸脱する、沈下速度が14m/sを超えるような非常にきついスパイラルダイブに入れることなどがあります。そのようなスパイラルダイブに入ってしまった場合にも常に抜け出せるように準備ができ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とする急激な上昇とその後ダイブを誘発するので決してしないように。

### 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。

### ② 潰れ

パラグライダーは骨組みが無い構造の為、乱気流により突然翼が潰れることがあります。潰れは小さい30%の潰れ(非対称)から翼全体(対称)までに及びます。

非対称の潰れが起きた場合にまずしなければいけないのは、方向をコントロールすることです:斜面、障害物あるいは他のフライヤーから離れる方向、少なくともぶつからないようにグライダーをコントロールして下さい。非対称の潰れには体重を潰れていないほうに移し、旋回しないよう必要なだけのブレークを利かせることで対処して下さい。このような操作で通常は回復します。

グライダーが潰れると翼面積が減る事になり、その結果、翼面荷重が増加し、失速速度も上昇します。このことは潰れたグライダーでは通常よりも少ないブレーク操作でスピンや失速を起す事を意味します。潰れた側への旋回を止めようとして外側のブレークを引き過ぎて、失速していない翼を失速させてしまわないように十分注意して下さい。失速ポイント以上にブレークを引かないと旋回を止められない様ならば、無理して旋回を止めようとせず、旋回しながら潰れを回復させるようにして下さい。

潰れが発生して、自発的に回復しない場合に潰れを回復させるにはストロークを長く取りスムーズに潰れた側のブレークを1~2秒に1回の割合で上下して下さい。ブレークをむやみに上下することは役に立ちません。また、ゆっくりし過ぎると失速に入る危険があります。十分注意して下さい。

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。スピンに入る危険性がありますので、さらに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直ぐにアクセルフットバーを元に戻し、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

クラヴァットとは翼端がラインに絡んだ状態を言います。この状態になるとコントロールが殆ど不可能なスパイラルダイブに移行します。この状態から抜け出すにはまず、グライダーを通常飛行の状態に安定させること、つまり方向をコントロールしてから、スタビラインを翼端が開放されるまで引き下げます。ブレーク操作は慎重に行ってください。さもないと反対側の翼を失速させてしまう恐れがあります。またクラヴァットしている側のブレークを力強く深く上下することも可能です。この際体重を旋回外側に移すことが重要です。さもないとスピンの入ったりスパイラルがきつくなる危険性があります。この目的はスピンに入らずに絡まった翼端から空気を吐き出させることです。適切に行えば、この操作でクラヴァットは回復します。

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。しかしこの操作はやり方を事前に教わっていてなおかつ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高度が残っているうちに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。その原因として次のような状況が考えられます：Bストールからの回復で、Bライザーの戻し方がゆっくり過ぎたり、グライダーが湿っている状態で飛んだり、翼が対称的に潰れた後に回復したりと言った場合です。グライダーが通常の形状に戻っている様に見えるにもかかわらず、殆ど前進せずに垂直に降下します。これがディープストールと呼ばれるものです。

オゾンのグライダーでは起こりそうではありませんが万一そのような状態になったらまず、両方のブレークを開放してください。通常それだけで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アクセルを使用するかAライザーを前方へ押し上げてみてください。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。安全に下る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

テイクオフ前の機体のセッティングが不十分、アクロバット飛行、自分の技能以上の難しい機体あるいは技能を越える強過ぎるコンディションなどがクラヴァットの主な原因です。

### 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！

### 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。



### 取扱い注意事項

露出しているリブは損傷を受けやすいのでグライダーのテイクオフ、空中およびランディングでの取り扱いに特に慎重に行ってください。

- グライダーを地面に引きずらない。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。飛び終わったらグライダーをしまうこと。直射日光の当たる場所や高温度になる場所に置けばなしにしないこと。
- もしあなたがブ레이크コードを手に巻き付けてフライトするならば定期的にブ레이크コードのねじれを戻すように。ブ레이크コードがねじれると長さが短くなり、常にトレーニングエッジが引き下げられた状態になり、立ち上げが難しくなったり、不意に失速したり、真っすぐ飛ばなくなったりします。
- ブ레이크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레이크コードでメインラインあるいはライザーをこすらない。摩擦によりラインが破損したりライザーの寿命が早まったり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専門家の検査を受けてください。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。

定期的にグライダーのチェックをすること、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チェックすることを推奨します。

## 🌀 グライダーのたたみ方

- 上面を下にしてグライダーを広げ、次に絡みを取ってさばいたラインをその上に起きます。ライザーはグライダーのセンター近辺のトレーリングエッジあるいはリーディングエッジの外側の地面に置きます。
- 翼端を持ちグライダーのセンターに向かってたたみます。この動作をたたまれたグライダーの幅が60cm程度になるまで繰り返します。
- B\*ライトザックのサイズと形に近づくようにたたまれたグライダーを折りたたみます。キャンビー生地に不要なストレスがかかるので決してグライダーをくるくると巻き上げないようにしてください。
- 全ての折り目はどのグライダーの生地をも傷めるので常にXXライト2をできる限り緩くたたむように。

## 🌀 保管および運搬

常にあらゆるフライト装備を直射日光の当たらない乾燥した場所に保管してください。出来るだけ緩くたたんで保管してください。

パラグライダーはパッキングする前に乾燥させてください。熱と湿気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おくのは最悪です。湿ったグライダーは太陽光線を避けて物干しロープに吊下げて乾燥させて下さい。決して、ヘアードライヤーなどは使わないように！

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。

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。

**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。

## 🔧 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。

オプンのホームページ(productセクションの中)にはキャンピーの簡易修理に関する写真入の説明があります。

### 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。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。あなたの装備を大事に扱い定期的に検査を受けてください。最初は12か月後あるいは80時間後のどちらか早い時期に検査を受けてください。しかしながら定期的にフライトしているならばもっと頻繁に検査することをお勧めします。検査員はグライダーの状態について説明し、次回の定期点検以前にパーツのチェックあるいは交換の必要性があるかどうかを指摘します。セールとラインは同じようであるいは同じ速さでは劣化しません。グライダーの寿命が尽きるまでにラインの一部または全部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。したがって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も定期検査することが重要なのです。検査は資格のある専門家により実施されることを推奨します。

**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。結果は秒として表されます。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。

**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。これにはベツツォメーターが使用されます。

**ライン強度:**B、C、Dボトムラインと共にAラインのアップパー、ミドル、ボトムラインが検査されます。おのおののラインが引っ張り試験機にかけられ破断するところまで荷重を加えられ数値が記録されます。全てのボトムラインを合わせた最低強度は、認証を取得した最大飛行重量を1Gとした場合、14Gとなります。アップパーおよびミドルラインの強度はそれぞれを合わせたものがボトムラインと同じ強度でなければなりません。その破断荷重が最低基準値に近い場合には、次回ライン強度検査までの期間を知らせます。

**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。ライン長測定時には露出している取り付けタブを損傷しないように特に注意が必要です。Aライン長の測定はキャンピー(ショートタブ含む)までの距離を、その他の長く露出しているタブに取り付けられているラインはラインの端まで長さを測定します。

**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(21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。

試験サンプルの適合性は、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行われます。

**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。

**フライトテスト:**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ばかを検査します。

## 改造

あなたのXXライト23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**  
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。

**重要**  
いかなる改造もしないよ  
うに。

オゾンでは我々の製品の品質に大変こだわっています。全てのオゾングライダーは自社工場で最高のスタンダードに沿って作られています。製造されるグライダーの1機1機が一連の厳しい品質検査を受け、使用される部品は全て追跡調査が出来るようになっていきます。我々はユーザーからのフィードバックを大いに歓迎します。しかしカスタマーサービスも忘れていません。通常の磨耗や破損あるいは不適切な使用によるもの以外の不具合に対していつでも修理を無料で行います。また、オゾンならびに代理店は、最高品質のサービスと修理を提供いたします。グライダーに破損、摩耗などの不具合が見つかった場合には適切な価格で修理をいたします。販売店または代理店へご連絡下さい。

もし、連絡が取れない場合には直接オゾンinfo@flyozone.comまでご連絡下さい。

### 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。

毎年多くのパイロットがテイクオフで怪我をしています;決してその一人にならない様に。テイクオフは最も危険にさらされている瞬間です。沢山の練習を積んでください。エリアによってはテイクオフが狭く難しいところがあり、コンディションも常に良いとは限りません。あなたがグランドハンドリングが得意であれば他の人が苦勞していても自信をもって安全にテイクオフすることが出来るでしょう。出来る限り練習を重ねてください。そうすれば怪我をする可能性は下がり素晴らしいフライトをする可能性が上がります。

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XXライト2を楽しまれる事を...  
オゾンチーム

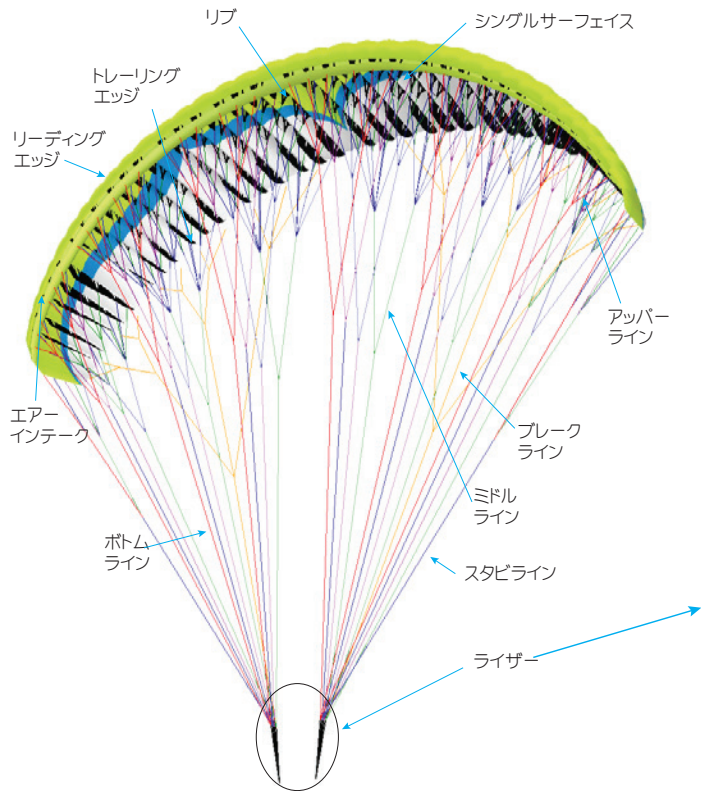
## 仕様

	16	18
セル数	39	39
投影面積 (m <sup>2</sup> )	13.9	15.6
展開面積 (m <sup>2</sup> )	16.0	18.0
投影スパン (m)	8.0	8.5
展開スパン (m)	9.5	10.1
投影アスペクト	4.6	4.6
展開アスペクト	5.6	5.6
ルートコード (m)	2.0	2.1
機体重量 (Kg)*	1.3	1.4
最大プレークレンジ (cm)	60	60
飛行重量 (Kg)	55-90	67-105
認証 EN/LTF**	D	D

\* 重量はサイズにより使用する生地 of 製造工程の変化により最大50gの違いが出ます。

\*\* コラプスラインを使用して認証取得。

# グライダー/ライザー外観図



## アクセラレーション0%時

A	500mm
B	500mm

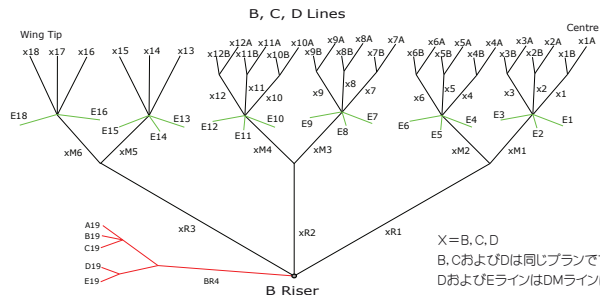
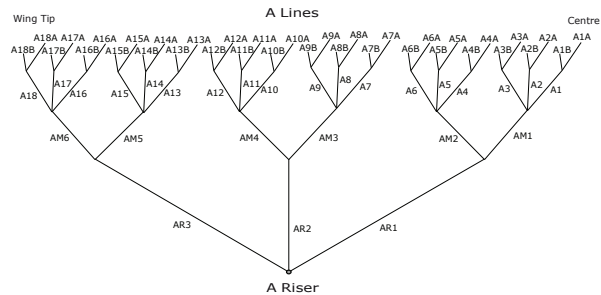
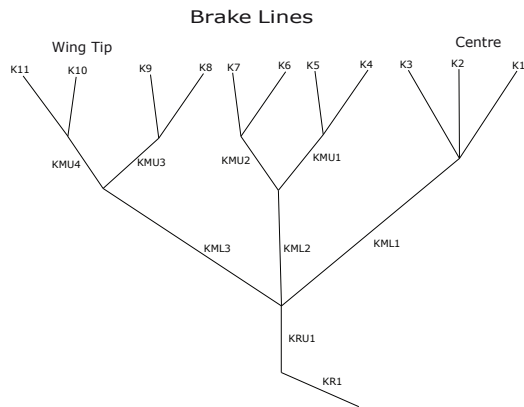
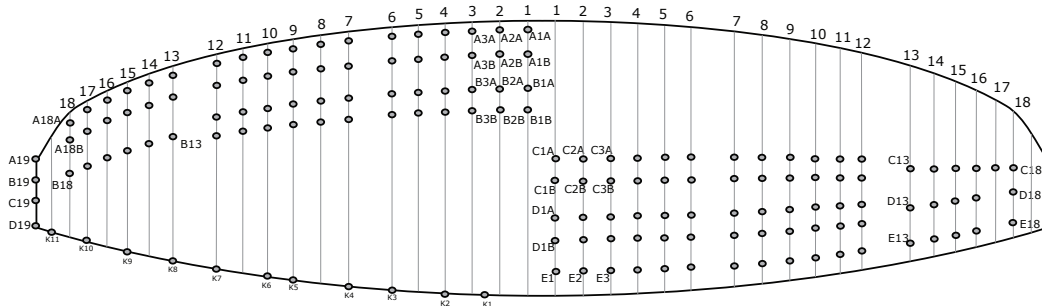
## アクセラレーション100%時

A	415mm
B	500mm

アクセラレーションレンジ 85mm

# 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。





全てのオゾングライダーは入手できる最高品質の材料で作られています。

## クロス

シングルサーフェイス

ポルシェ製 7000 E71

リップ

ポルシェ製 7000 E91 FM

リーディングエッジ補強

1.4mm プラスティックワイヤー

## メインライン

ボトムライン

エーデルハッド製 8000U -50/90/130/190/230kg

ミドルライン

エーデルハッド製 8000U - 50/70/90/130/190kg

アッパーライン

エーデルハッド製 8000U - 50/70kg

## ブレイクライン

メインライン

ライロス製 - 10-200-040 / エーデルハッド製 8000U 190kg

ミドルライン

エーデルハッド製 8000U - 50/70kg

アッパーライン

エーデルハッド製 8000U - 50kg

## ライザーおよび金具

ラビッドリンク

リンクライト

ライザー

8mm ダイニーマ

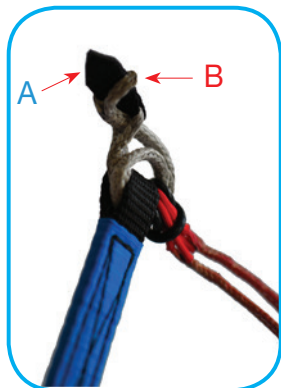
低摩擦リンク

## リンクライト

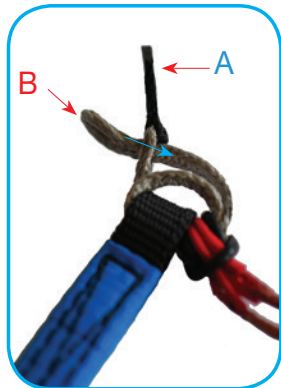
XXライト2は軽量アムステール製ダイニーマで出来たリンクライトを使用しています。通常のラピッドリンクに代わるものでその引張強度は1000kgを超えています。がっかりしたり、けがや死亡事故を防ぐためにライン交換の際にはリンクライトを正しく接続することが致命的に重要です。

注意深く以下の説明に従ってください。もしなにがしらの疑問があったら、オゾンディーラーに問い合わせてください。

### ラインの取り外し



まずBループを緩めてからBループにAタブを通します。



BループをAループから引き出し、続いてラインおよびOリングからも引き出します。



引き続きBループをボトムライン/Oリングから引き出します。

ラインを取り付けるのは上述の操作を逆に行います。

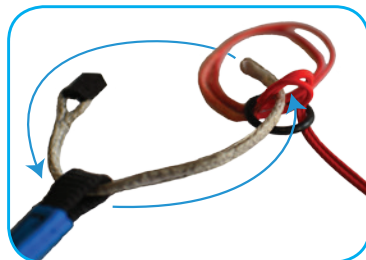
## ラインの取り付け



それぞれのラインが絡まらずに正しい順序になってことを確認し上図のようにOリングを通します。



上図のようにラインをOリングに戻します。



Bループをライザーに通し、次にラインループに通し、ラインの後ろを通してから再びライザーに通します。リンクライトを引っ張ってほぼ正しい寸法になるようにします。タブAはライザーのそばの位置に来るように注意してください。



引っ張る

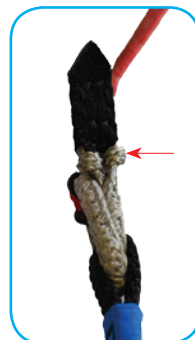
前と同様にしてBループをラインループに再び通します。Bループがラインループを通して正しい位置に来たらラインを引っ張ってOリングが正しく組み込まれるのを確認します。



この段階でラインとOリングがねじれたり重なり合ったりせずにきれいにリンクライトに接続されていることを確認してください。



BループをAループに通してからBループにタブAを通してリンクライトを締結してください。



リンクライトが正しく締結されているか再確認してください。まさしく上図のように見えていなければなりません。

**警告:** リンクライトを正しく接続しないと耐荷重が減少したり完全に破損したりして重傷を負ったり死亡する危険があります。リンクライトが**2重に巻かれて**正しく締結されていることを確認してください。

## 運用限界プラカード

型 式	OZONE 式 XXLITE2 16 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 55 kg ~ 最大 90 kg		
制限荷重	+ 4 G 許容最大風速 6 m/s		
・このキャンピーをスカイダイビングには使用しないで下さい。			
・このキャンピーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャンピーは動力飛行用に使用 できません。できません。			
・このキャンピーをトローイング(曳航)に使用する場合は必ず有資格者の監督の下に行ってください。			
必要技能	JHF P 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 XXLITE2 18 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 67 kg ~ 最大 105 kg		
制限荷重	+ 4 G 許容最大風速 6 m/s		
・このキャンピーをスカイダイビングには使用しないで下さい。			
・このキャンピーは曲技飛行用には設計されていません。			
・このキャンピーは動力飛行用に使用 できません。できません。			
・このキャンピーをトローイング(曳航)に使用する場合は必ず有資格者の監督の下に行ってください。			
必要技能	JHF P 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株式会社  
〒154-0021 東京都世田谷区豪徳寺1-53-12  
Tel: 03-5451-5175  
Email: [info@falhawk.co.jp](mailto:info@falhawk.co.jp)  
URL: [www.falhawk.co.jp](http://www.falhawk.co.jp)



1258 Route de Grasse  
Le Bar sur Loup  
06620  
France

*Inspired by Nature, Driven by the Elements*

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