



Par Sascha Burkhardt
Photos : Véronique Burkhardt

OZONE SPEEDSTER

Avec la Speedster, le constructeur Ozone s'est mis, pour la première fois, aux profils full-reflex. Cette voile est une réussite !

Jusqu'à présent, Ozone était plutôt "reflex modéré". La Roadster par exemple : une voile sémi-reflex.

La Speedster se rapproche, sans l'atteindre complètement, du "fullreflex".

Une voile impressionnante !

Gonflage facile, bonne stabilité en roulis quand elle est au-dessus de la tête. En l'air : trimé à fond, un parapente très maniable.

Une voile très joueuse

Virage rapide et très équilibré : bon compromis entre roulis et lacet, tourne aussi très à plat si le pilote le souhaite. Efficace en thermique pour les paramotoristes au penchant "vol libre". Très joueuse près du sol : elle apparaîtra sûrement dans les compétitions. (Note : ça a bien commencé avec Christophe Charon). Plus haut, en détrimant : accélération très nette, passage clair vers un autre régime de vol.

Pilotage aux wingtips

Deux petites suspentes en bout d'aile lui confèrent une maniabilité étonnante. On joue avec les wingtips presque comme avec les commandes en parapente - en se rapprochant près du sol, ne pas oublier de reprendre les "vrais" commandes pour avoir de la ressource lors d'un touch-and-go. Les freins classiques sont également très efficaces à toutes les vitesses. Comme en parapente, toutes combinaisons trims/accélérateur sont permises contrairement à d'autres voiles full-reflex (justement, peut-être un poil plus "full", celles-là).

Attention

Seule interdiction : trims ouverts + accélérateur à fond + freins. De toutes façons, ça n'aurait pas de sens. En tous cas, en touchant timidement aux freins dans cette configuration, "pour voir", l'extérieur de la voile ne commence pas à se fragiliser autant que sur d'autres fullreflex. Encore une fois, est-ce que la Speedster est une "vraie de vraie" ? Pourtant, bonne stabilité dans les turbulences faibles à moyennes rencontrées. En cas de forte turbulence, la consigne d'Ozone serait de plutôt repasser en "mode parapente". Sinon : trims ouverts et accélérateur à fond, 63 km/h dans notre config. C'est dans le peloton de tête des fullreflex ! Atterro plus facile qu'avec d'autres reflex.

Conclusion

On entendra parler de la Speedster ! Par ailleurs, Mathieu de Quillac confirme qu'il a déposé la Fiche d'identification de série à la DGAC (info actualisée en 03-2012).



Malgré que l'élévateur soit équipé de trims, d'un accélérateur plus de commandes auxiliaires pour les wingtips, il ne fait pas quand même pas "usine à gaz".

CAHIER DE CHARGES CONSTRUCTEUR

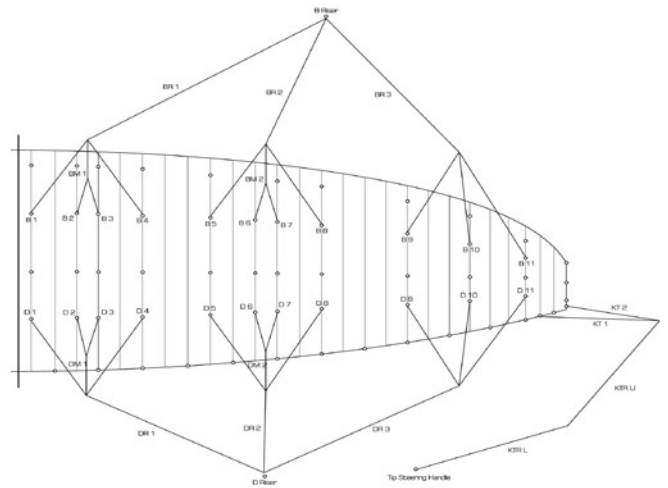
Haute vitesse maximale, forte résistance aux fermetures, s'adressant à un large public, bonne maniabilité "à l'Ozone"

Moyens mis en oeuvre :
Profil Ozone fullreflex
Éléments des R10 et BBHP
Nouveau système de trims

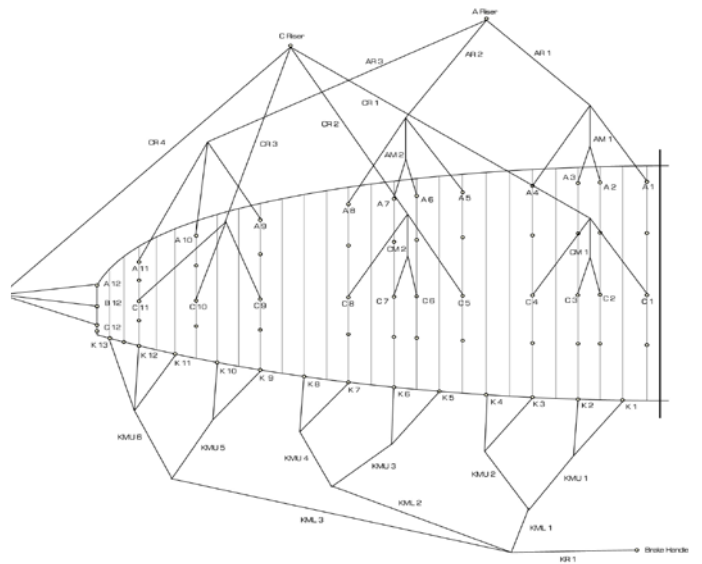
OZONE SPEEDSTER +/-

+ bonne maniabilité à toutes vitesses
+ virage à plat si souhaité
+ bon taux de chute
+ large plage de vitesses
+ toutes les combinaisons trims/accélérateur permises

- reflex peut-être un poil moins "fullreflex" que d'autres "fullreflex"



Petite cause, grand effet : la commande pour le pilotage aux wingtips n'agit que sur deux points au niveau du stabilo (schémat ci-dessus). Pourtant, elle permet un pilotage étonnamment efficace.



A gauche : le virage (ici aux commandes classiques) est rapide et très équilibré, avec un bon compromis entre roulis et lacet. La voile peut aussi tourner très à plat si le pilote le souhaite.



Lors du développement de la Speedster, de nombreux éléments et connaissances acquis lors du développement de la R10 ont été mis à contribution. Les renforts en nylon ne pouvaient évidemment pas manquer à l'appel !

DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR

Constructeur / Importateur	Importeur F: Alixa - Ozone France, Mathieu de Quillac Le Pont Long, F-04400 Barcelonnette Tel : 04 92 81 03 62 www.ozone-france.fr Constructeur: OZONE GLIDERS LTD. 2 Queens Drive, Bare, Morcambe, Lancashire, LA4 6LN. United Kingdom www.flyozone.com			
	Production			
Développeurs	David Dagault, Ogden Russell, Armant Luc, Pieri Fred			
Pilotes d'essai	David Dagault, Ogden Russell, Armant Luc, Pieri Fred			
Tailles	24	26	28	30
Nombre d'alvéoles	53	53	53	53
PTV vol libre (kg)	65-95	80-110	95-125	110-140
PTV moteur (kg) max	167	167	167	167
Surface à plat (m²)	24	26	28	30
Surface projetée (m²)	20,06	22,3	24	25,8
Envergure à plat (m)	11,78	12,26	12,73	13,17
Envergure projetée (m)	9,26	9,63	10	10,35
Allongement à plat	5,79	5,79	5,79	5,79
Allongement projeté	4,16	4,16	4,16	4,16
Poids de l'aile (kg)	5,85	6,05	6,25	6,45
Hauteur suspentage incl. élévat.	7,82	8,12	8,41	8,69
Prix public TTC en euros	3150	3200	3250	3300
Homologation EN/LTF vol libre	C	C	C	C
Homologation moteur (au 03 2012)	DGAC en cours	DGAC en cours	DGAC en cours	DGAC en cours



VOLER.INFO!



PARAPENTE ET PARAMOTEUR

Voler.info, le premier magazine français de parapente et paramoteur, paraissant exclusivement en numérique !

Voler.info est le fruit d'une collaboration avec les meilleurs magazines européens :
 Thermik
 Paramotor allemand
 Cross Country
 Paramotor anglais...

NEWS
 REPORTAGES
 TESTS
 VIDÉOS



Voler.info :
 Une App sur iPhone et iPad. Un site web.
 Également sur Facebook et Twitter...

