

# OZONE GÉO 3

**LA GÉO 3 FAIT PARTIE DE CES AILES EN B ALLÉGÉES, VERSION AVENTURE DE LA BUZZ Z3 SORTIE EN 2010. AILE SIMPLE À JONCS EN BORD D'ATTAQUE, SANS MYLARS, LARGES CAISSONS, PEU ALLONGÉE (5,15) ET 4,1 KG EN TAILLE ML.**

ELLE s'adresse à beaucoup de pilotes recherchant simplicité, légèreté, agilité. Luc Armant m'a vanté ses qualités passe-partout, avant de partir pour la finale Pwca au Mexique. Premier constat: l'aile a maigri par rapport à la version 2. Presque un kilo de moins, avec l'utilisation du tissu Porcher 36g/m<sup>2</sup> en extrados et 27g en intrados. Le suspentage s'est éclairci aussi, 3 rangées d'élévateurs, les C qui se dédoublent en pyramidal D sur l'intrados. Les élévateurs Dyneema, fins mais très costauds, gagnent 250g par rapport à la version sangle.

## GONFLAGE ÉCOLE

Le suspentage fin (mais pas extrême) se démêle aisément. La voile, malgré son faible poids, tient bien au sol en conditions ventées.

Le gonflage est vraiment tranquille, limite paresseux si vous n'impulsez pas la voile avec un peu de conviction. Il suffit de mettre un peu de tonus, et là, c'est tout bon. Elle monte et s'arrête gentiment sur la tête sans dépasser. Par vent fort, la Géo 3 se manipule aisément aux élévateurs, face voile, et là aussi, pas d'hésitation dans la traction aux avant. L'aile accepte tout, sans puissance : cobra, boule, brusquerie aux avant. Un gonflage d'aile école. Une fois calée, la Géo 3 attend son pilote. Venant d'ailes plus performantes testées dans ce numéro, la prise en charge et la finesse dégagees s'annoncent forcément moins franches. C'est normal mais j'ai perdu l'habitude de tant cavalier sur le décollage Sud du Chalvet, peu pentu !

Je vole, passe assis rapidement. La Géo 3 ne roule pas du tout (je

décrochage ! La réponse à la commande est d'abord un peu floue sur 20 cm puis se précise nettement mains basses, avec plus de 30 cm de freinage pour enrôler. Ce grand débatement demande un petit délai d'adaptation avant de trouver ses



Une aile très facile, très grand public, idéale pour borouder serein.

adaptée pour moi et m'aurait sûrement permis de mesurer une vitesse supérieure. A la commande, la Géo 3 est douce, avec peu d'effort (2 kg au taux de chute mini), et se manie sur un débattement énorme : toute l'amplitude de mes bras, plus de 80 cm, sans atteindre le

cette aile un peu grande pour mon poids. Accéléré à fond, elle reste très solide, stable, pleinement utilisable. La finesse max de 8,3 est très correcte au regard de la forme de l'aile, de son épaisseur de profil. Retour sur le décollage et descente en spirale rapide pour un posé à la voiture. La Géo 3 incline avec aisance, plonge dès la libération du frein extérieur pour atteindre rapidement de fortes valeurs négatives. Le retour des commandes à une position symétrique provoque la sortie de la spirale, et l'aile dissipe seule son énergie, en restant d'un bloc, malgré une belle ressource et une abattée modérée. Les oreilles sont faciles grâce au kit. Elles se tiennent sans effort et ouvrent autonome dès le relâché.

## UN BONHEUR A BASSE VITESSE

La basse vitesse est une franchise réussite : la Géo 3 ralentit, parachute volontiers, complètement pilotable mains basses ! Aucune tendance au négatif, et pour décrocher il faudra prendre un bon tour de frein, et mains sous les fesses ! A coup sûr un atout majeur en vol montagne ou cross, pour les poses délicates dans les mouchoirs de poche.

## CONCLUSION

Une aile d'aventure confortable, à glisser dans ses bagages. Mais aussi, une aile idéale pour bien des débutants, des écoles (XS EN A... c'est bon à souligner: pvt de 55 à 70 kg), ou pour des pilotes qui volent peu (moins de 50 heures par an). Pour ma part, je volerai volontiers sous les petites tailles pour y trouver plus de fun, de vitesse, et moins de poids encore, sans me soucier des fourchettes de poids !



- Poids.
- Polyvalence.
- Hyper tolérante aux basses vitesses.



- Flou à la commande mains hautes.

## OZONE GÉO 3

**DIRIGEANTS :** MIKE CAVANAGH, ROB WITHALL. **CONCEPTEURS :** DAVID DAGAULT, LUC ARMAND

**ASSEMBLAGE :** VIETNAM, MISE EN CIRCULATION : JUIN 2010. **GAMME :** ELEMENT2, MOJ03, BUZZ Z3 **GEO3**, RUSH3, SWIFT2, DELTA ALPINA, MANTRA M4, LM4, ENZO, ULTRALITE, OCTANE FLX, FLX3, MAGNUM R11

Taille	XS	S	MS	ML	L
Surface à plat (m²)	22,2	24,1	25,8	27,3	29,3
Allongement à plat	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1
Nombre de cellules	45	45	45	45	45
Envergure à plat (m²)	10,6	11,1	11,5	11,8	12,2
Corde maxi (m)	2,6	2,7	2,8	2,9	3
Cône aux B (m)	-	-	-	-	-
Poids aile (kg) sans sac	3,4	3,6	3,8	4	4,2
Poids total volant (kg)	55-70	65-85	75-95	85-105	95-115
Homologation	A	B	B	B	B
Prix ttc (en €)	3100	3150	3200	3250	3300

## MATÉRIAUX

- Tissu : **extrados** : Porcher Skytex 36 Classic. **Intrados** : Porcher 27 Classic.
- Suspentage : **haut** : Edelrid 8000 U 090 et 070. **Inter** : Liros DSL140/70. **Bas** : Edelrid 7443-230/190.

## ARCHITECTURE VOILE

- Type de cellules : 3 fermées en plume, alternance 1 cellule suspendue pour 2 ou 3 non suspendues à diagonales. Bandes diagonales reliant intrados à extrados.
- Renforts de bord d'attaque : par jonc contraint, sans mylar.
- Bandes liaisons inter groupe : oui.
- Bande transversale : 1 seule sur D.
- Ouverture de vidage : oui.

## SUSPENTAGE - ÉLÉVATEURS

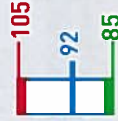
- Répartition : A2 A1 B3 C3+stab.
- Étages : 3. • Branches élévateurs : 4. • Kit oreilles : Oui A1
- Liaison suspendue : anneau kevlar en version élévateurs dyneema.
- Accélérateur : 17 cm, poulies Ronstan à roulements à billes.
- Poignée frein : fine avec velcro, sans émerillon sur élévateur dyneema.

## LIVRÉ AVEC

- Sac : 56 litres, léger.
- Divers : sac interne, accélérateur manuel.

## MESURES SOUS LA ML<sup>(1)</sup>

Fourchette aile essayée : 85/105 kg  
Pvt essayeur : 92 kg



- Charge alaire durant l'essai : 92 kg/27,3 m<sup>2</sup> soit 3,36 kg/m<sup>2</sup>.
- Vitesse maxi mains hautes : 36 km/h.
- Vitesse maxi accéléré : 50 km/h.
- Taux de chute mini : -1,15 m/s à 33,3 km/h. (effort de 2,5 kg).
- Finesse maxi : 8,3 à 36 km/h sur trajectoire.
- Décrochage : 24 km/h (effort de 7 kg).

## HOMOLOGATION : EN B

- Tout en A sauf :
- B lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide.
- B pour fermeture asymétrique.

Rapport complet sur [www.flyozone.fr](http://www.flyozone.fr)

## APPRÉCIATIONS

	Mauvais	Moyen	Bon	Excellent	Parfait
FINITION	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
AMORTISSEMENT	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
MANUEL DE VOL	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
DÉMÊLAGE	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
GONFLAGE SANS VENT	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
PRÉCISION COMMANDES	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
LÉGÈRETÉ DES COMMANDES	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
MANIABILITÉ	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥
AMORTISSEMENT EN TANGAGE	♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥	♥♥♥♥♥

**JE M'ADRESSE À**

PILOTE DÉBUTANT

PILOTE RÉGULIER

PILOTE COMPÉTITION

EN A

EN B

EN C

EN D

HORS EN