



VEGA III

PILOT'S MANUAL

Thank you for taking the time to read this booklet.



Le Manuel du pilote Véga III

Merci de prendre le temps de lire ce livret pour votre aile Véga III

S O M M A I R E

1-Introduction

2- Pré vol

- * Inspection avant livraison
- * Longueur des freins
- * Plage de poids
- * Pré gonflage de sécurité

3- Voler en Véga III

a) Vol normal

- * Inspection de pré gonflage
- * Décollage
- * Vol
- * Posé

b) Descentes :

- * aux oreilles
- * décrochage aux B
- * en spirale 360°

c) Agir avec les turbulences

- * fermetures asymétriques
- * fermetures symétriques
- * phase parachutale
- * décrochage
- * vrille à plat négative

4) Maintenance et réparation :

- * maniement au sol
- * exposition aux U.V.
- * stockage
- * réparation

5) Détails techniques :

- * certifications
- * détails techniques
- * plan de suspentage
- * caractéristique des matériaux

6) A propos de AXIS

1) INTRODUCTION



En décidant de concevoir notre aile de cross de la deuxième génération, nous avons une cible précise : nous voulions créer le meilleur parapente possible destiné au pilote de loisirs sportif. Les pilotes qui veulent le top en performance et au toucher, mais qui demandent aussi plus de sécurité. La Véga III est cette aile qui conserve le confort de la Véga originale, avec l'amélioration dans les performances et la marge de sécurité. Avec une structure interne basée sur le succès de l'aile de compétition Mercury, la Véga III dispose de notre unique système d'accélérateur différentiel. Cela procure au pilote un meilleur taux de plané au demi ou au premier tiers de la vitesse accélérée tout en gardant une bonne stabilité à la vitesse maximum : bref cela donne une excellente vitesse utilisable.

La Vega III est une aile de performance intermédiaire classé EN-C, (correspondant à DHV2 ou la Performance AFNOR), est destiné pour des pilotes qualifiés et qui détiennent un brevet de parapente. La Vega III a été conçu comme le parapente idéal, approprié pour des pilotes expérimentés qui volent régulièrement, et qui aiment une aile performante avec des bonnes caractéristiques de sécurité.

Ce manuel fournit des informations sur l'aile, qui vous aidera à piloter sans risque et gardera votre aile en bon état. Si après la lecture de ce manuel vous avez de nouvelles questions, n'hésitez pas à nous contacter ou votre revendeur Axis.

Notice de sécurité :

Avec l'achat de cet équipement, vous reconnaissez être responsable et avoir la qualification de voler sous ce type de matériel et acceptez tous les risques inhérents à l'activité du vol en parapente y compris en cas de blessures ou décès. L'utilisation incorrecte ou la mauvaise utilisation de l'équipement de votre parapente augmentent énormément ces risques.

Quelque soit les circonstances les blessures, dégâts matériels, dommages et intérêts ni le concepteur Axis en République Tchèque ou l'importateur Axis France ou le revendeur ne seront tenus responsables d'une personne ou d'une tierce personne.

Si quelque chose dans l'utilisation ou dans l'aspect de l'équipement vous semble peu clair, contactez SVP votre revendeur, ou l'importateur Axis France.

Merci d'avoir choisi notre nouvelle Véga III Axis. www.axispara.cz & www.axis-parapente.fr

2) P R E V O L

Première inspection à la livraison :

La Véga III est livrée avec un sac de parapente, un sac intérieur, une sangle de compression et ce manuel de vol à consulter sur le site Axis à la page Véga. Le vendeur ou votre moniteur doit avoir fait un test de gonflage et de vol avant de vous la livrer.



Le réglage des freins :

Quand vous recevez votre aile, les freins sont réglés comme pour les tests Axis. La longueur a été étudiée par les pilotes de test de Axis et ne nécessitent pas d'être changée. Si vous désirez changer ces réglages pour ajuster à votre harnais ou vos habitudes de vol, nous vous recommandons de le faire 2cm par 2 cm en testant à chaque vol.

Mais attention, il doit toujours rester du mou dans les freins lorsque la voile est gonflée en position bras hauts. La drisse de freins ne doit pas être tendue et doit former un arc de cercle en vol. Si les freins sont trop tendus, lorsque vous accélérez, l'aile va être freinée.

Le réglage des freins trop long :

- réduit le contrôle de pilotage au décollage
- réduit le contrôle dans les situations de vol extrêmes
- rend difficile l'arrondi final de l'atterrissage

Chaque frein doit être solidement noué à sa poignée de frein avec un noeud correct. Tout autre modification d'ajustement ou changement vous fait perdre la garantie, la validité de la certification EN , et peut vous mettre en danger vous et les autres. Si vous avez des suggestions, dites le et nos pilotes d'essai essayerons vos idées en situation sécuritaire.

Plage de poids :

Vous devez voler en Véga III seulement dans la plage de poids certifiée et préconisée dans ce manuel. La tranche de poids donné correspond au poids total incluant : le parapente, le harnais, les vêtements et accessoires de vol.

Sécurité de pré vol :

Avant de voler sous cette aile, vous devez :

- avoir une pratique appropriée et les connaissances théoriques
- avoir la licence et l'assurance nécessaire
- être apte à voler sans stress ni médicaments contre indiquants la conduite
- porter un casque homologué
- utiliser un harnais certifié et un parachute de secours
- faire une visite pré vol

3) VOLER EN VEGA III

Nous recommandons la pratique du pré gonflage avant de voler et de faire vos premiers vols en conditions calmes sur un site qui vous est familier.

A) Vol normal :

Inspection pré-vol

Une bonne inspection pré vol est essentielle pour un vol sécuritaire

Avant le décollage, étalez votre aile en arc de cercle sur le sol et vérifiez :

- l'ouverture des caissons libre
- les suspentes démantelées sans noeud ni branchage ou herbes
- les élévateurs bien connectés
- les lignes de frein libres et coulissant bien dans les poulies
- les noeuds sur les poignées de frein bien noués



- les maillons des élévateurs bien fermés

Décollage :

La clef du succès au décollage est de pratiquer le plus souvent possible des séances de gonflages au sol sur terrain plat. La Véga III gonfle facilement en technique de gonflage voile dos ou bien inversé en face voile. Elle n'a pas tendance à dépasser le pilote. Pour décoller dans des conditions de vent faible ou sans vent, il n'est pas nécessaire de tirer fortement sur les élévateurs. Laissez l'aile se positionner correctement au dessus de la tête et courez vers l'avant en inspectant que la voute soit entièrement gonflée et claire de tout noeuds ou clés. Le décollage inversé est recommandé par vent fort.

Vol :

Le meilleur taux de plané en air calme est réglé position bras hauts. Le meilleur taux de chute est produit avec les deux lignes de freins enfoncées à 20% de leur débattement.

Le virage :

Le pilotage de la Véga III ne nécessite pas de procédures spéciales ni hors du standard. La pression des freins est progressive, ce qui lui donne une sensation sportive au pilotage. En cas d'urgence si les freins sont inactifs, vous pouvez piloter avec prudence par les arrières ou par déplacement du corps.

Utilisation de l'accélérateur :

Le système d'accélérateur de la Véga III est livré avec les crochets prêts à attacher à la barre de votre choix. Quand vous l'avez attaché, vérifiez que votre système fonctionne et coulisse librement en vous accrochant avec votre sellette avant de voler. En particulier, vérifiez que le système ne soit pas en tension en vol normal. Les noeuds superflus ne sont pas recommandés dans le système. Le maximum de vitesse utilisable est le point fort des ailes Axis et la Véga III n'est pas une exception. Cependant, malgré cette stabilité exceptionnelle, n'importe quelle fermeture à grande vitesse sera plus sévère que la même à vitesse de croisière. Gardez toujours les deux mains en pilotage quand vous volez à grande vitesse et soyez prêt à relâcher immédiatement l'accélérateur en cas de fermeture. Utilisez le système avec prudence quand vous volez près du sol ou des obstacles.

Atterissage :

Lors de vos premiers atterrissages, vous serez surpris par le plané de la Véga III. Tenez en compte lors de vos approches, et prévoyez de pouvoir faire des S ou une approche plus longue que ce que vous avez l'habitude de faire. Pour un atterrissage normal dans le sens du vent, tirez les freins jusqu'en bas lorsque vous êtes à un mètre du sol. Dans les conditions sans vent ou bien si vous devez vous poser en urgence vent arrière, faites un tour de frein pour obtenir un meilleur arrondi final.

B) Perdre de l'altitude :

Quelques pilotes désirent perdre de l'altitude; cela pouvant être dû à un changement de temps. Si vous êtes à la base des nuages et que vous ne voulez pas aller plus haut ou simplement que vous désirez arrêter de voler rapidement, en idéal, la meilleure façon de descendre est de trouver un coin où ça descend et de rester dedans. De cette façon, vous pourrez descendre en volant normalement. Ou alors si il n'y a pas de descente, ou si vous êtes dans une grosse ascension et voulez descendre, une méthode de descente rapide est nécessaire. Il existe 3 principales méthodes de descente rapide.

* Les grandes oreilles

* Le décrochage aux élevateurs B

* Les spirales engagées

Chacune de ces méthodes provoque des différentes tensions supplémentaires sur l'aile, et doit être occasionnelle si vous désirez prolonger la vie de votre aile. Important : ces manoeuvres sont initialement pratiquées sous la surveillance d'un moniteur et préférablement lors d'un stage de vol en milieu sécurisé.

- **Grandes oreilles :**

C'est la façon la plus facile et sécuritaire de descendre tout en maintenant une vitesse horizontale. Suivant la surface que vous aurez fermée, la descente sera de 3 à 6 mètres seconde. Cependant avec les oreilles vous pouvez accélérer votre vitesse horizontale en poussant sur votre accélérateur. La Véga III peut être dirigée aux oreilles par simple déplacement du poids du corps.

- **Mise en oeuvre des oreilles :**

Attrapez le plus haut possible les suspentes A' extérieures des 2 côtés. Tirez sur une en premier, maintenez votre cap puis tirez sur l'autre. Maintenez les fermement et vérifiez que vous avez tiré pareille de chaque côté, alors vos oreilles le sont aussi.

- **Ouverture:**

Dans les circonstances normales, les oreilles se réouvrent d'elles mêmes quand les suspentes ont été relâchées. L'ouverture peut être accélérée en pompant légèrement avec les freins.

- **Décrochage aux lignes B :**

C'est effectivement une méthode de descente rapide mais qui ne permet pas de vitesse horizontale.

- **Mise en oeuvre :**

Prenez les élevateurs B juste sous le maillon, tirez progressivement jusqu'à ce que la voûte de l'aile s'incurve franchement c'est dur au début puis cela devient facile. Votre taux de chute va augmenter quand votre vitesse va arriver à zéro. Ne relâchez pas desuite vos B, l'aile doit se stabiliser avant de relâcher.

Ouverture :

Laissez repartir les élevateurs doucement mais avec détermination et symétrie. La Véga III retournera en vol normal sans tendance au décrochage mais peut



revenir légèrement devant. Si les élévateurs sont relâchés trop doucement et sans vitesse air, l'aile pourra partir en vrille.

- **Descente en spirale 360 :**

La spirale 360° est la meilleure façon de faire une descente rapide. Pendant la spirale, le pilote et l'aile vont avoir une forte force centrifuge qui va forcer sur la voile. C'est pour cela que ça doit être considéré comme une manoeuvre extrême.

Mise en oeuvre :

Déplacez le poids et tirez progressivement sur le frein, alors l'aile tourne normalement en 360° et accélère puis passe en 360° engagés. En premier, établissez le taux de chute dans votre spirale et ensuite contrôlez l'angle avec le positionnement du corps et un peu de frein extérieur.

Retour en vol : La Véga III revient en position de vol spontanément lorsque vous relâchez le frein et vous remettez à plat dans la sellette. Pour sortir, laissez l'aile sortir calmement sur un ou deux tours en appliquant son poids et un peu de frein puis relâcher doucement. Finissez toujours une spirale avec une marge de hauteur suffisante pour votre sécurité.

C) Voler en conditions turbulentes :

Des dépressions peuvent arriver quand on vole en turbulence mais dans la plupart des situations la Véga III va se stabiliser sans action du pilote. Voler avec un peu de pression égale dans les freins vous aide à prévenir les dépression et vous permet de mieux ressentir le retour commande. Voler actif vous permet d'interdire les dépressions. Le but est de garder votre aile au dessus de la tête dans toutes les situations en corrigeant les mouvements de l'aile par déplacement du corps et action sur les freins. Il est important que ces manoeuvres soient initialement effectuées avec la surveillance d'un moniteur pendant un stage de pilotage.

Fermetures asymétriques :

La Véga III réouvre normalement après une fermeture asymétrique sans action du pilote mais l'aile peut tourner vers le côté fermé. Vous devez toujours maintenir la trajectoire et direction en déplaçant le poids de votre corps du côté opposé à la fermeture. Cette action pouvant être légèrement aidée par l'application d'une faible pression de frein de ce même côté opposé à la fermeture.

Si la fermeture reste, le côté fermé peut être réouvert en pompant le frein du côté de la fermeture d'une action ferme et légère. Si vous avez une grosse fermeture quand vous êtes accéléré, l'aile va tomber derrière vous dû à la différence d'inertie entre vous et l'aile. Vous devez attendre jusqu'à ce que le corps revienne sous l'aile avant de gérer la fermeture. Réagir trop tôt peut risquer un décrochage complet de l'aile. Relâchez l'accélérateur si vous avez une grosse fermeture pendant un vol accéléré et pendant que vous gardez le poids au neutre, appliquez du frein pour ouvrir le côté. Laissez l'aile faire un tour si l'espace le permet plutôt que de partir en spirale ou décrochage.

Frontale :



Une frontale va normalement réouvrir sans intervention du pilote. La Véga III va reprendre de l'air avec une petite abattée. Soyez prudent de ne pas freiner pendant que l'aile est derrière vous car cela peut induire un décrochage.

Parachutale :

La Véga III n'a pas tendance à y aller, ou y rester. Si l'aile entre en parachutale, accélérez l'aile en poussant sur les élévateurs A ou en utilisant la barre d'accélérateur. Une aile trempée a une grande tendance à la parachutale, alors si vous passez à travers une averse, accélérez un peu et oubliez l'usage des oreilles jusqu'à ce que l'aile soit sèche.

Décrochage total :

C'est une manoeuvre extrême qui devrait être rarement nécessaire. Pour faire un décrochage, faites un ou deux tours de freins et enfoncez les deux freins en douceur. Tenez les bras en bas, bloquez vos bras sous votre assise jusqu'à ce que l'aile tombe derrière vous et se déforme en une forme caractéristique.

Dans un décrochage stable, l'aile va osciller d'arrière en avant. Faites attention de ne pas relâcher les freins prématurément ou asymétriquement.

La Véga III retrouve son vol automatiquement après que les freins soit relâchés. Pendant une reconstruction correcte ou les freins sont relâchés un peu pour permettre à l'air d'entrer, l'aile étant relâchée quand elle est mordante devant vous, la Véga III ne montre pas de tendance à surgir devant le pilote.

Si les freins sont relâchés prématurément ou trop rapidement, l'aile peut surgir très rapidement. Ceci peut être corrigé par une bonne temporisation avec les deux freins. Faites attention de ne pas relâcher les freins désymétriquement, ceci pouvant entraîner une grosse fermeture suivi par une tendance à entrer en vrille.

Vrille à plat négative :

La Véga III est capable d'en ressortir automatiquement quand les freins sont relâchés. Quand l'aile revient devant, la ralentir par une bonne temporisation avec les freins pour empêcher la possibilité d'une fermeture frontale ou asymétrique qui pourrait causer une cravatte . Pour la pemporisation attendez toujours que l'aile soit devant vous ou au dessus - ne freinez jamais pendant que l'aile est derrière : vous risquez le décrochage.

Avis de sécurité : Vega III a excellente sécurité passive comme indiqué par les tests de certification. Cependant, soyez conscient que Vega III peut déferler en avant si une vrille à plat est sorti trop rapidement. Évitez d'en sortir trop rapidement ou pendant que l'aile est derrière le pilote.

Rappelez vous :

Une mauvaise manoeuvre au mauvais moment change une situation contrôlée en un dangereux problème. Les manoeuvres extrêmes exposent aussi votre aile à des forces qui vont l'endommager. Pratiquez ces techniques sous contrôle adéquat, de préférence en entraînement sécurisé et au dessus d'un lieu sécurisé.

4) ENTRETIEN, MAINTENANCE ET REPARATION



Le matériel utilisé pour pour construire votre Véga III a été minutieusement choisi pour offrir un maximum de durabilité. Si vous utilisez votre aile prudemment et suivez ces instructions, elle va durer longtemps. Une usure prématurée peut être occasionnée par une mauvaise manipulation au sol, des mauvais pliages, des expositions inutiles aux UV, une exposition aux produits chimiques, à la chaleur excessive et à l'humidité.

Manipulation au sol :

- Choisissez un bon terrain pour étaler votre aile. Dégagez bien vos suspentes en dehors des cailloux et branchages, libérez les suspentes du tissu pour éviter de le chauffer en tirant sur les suspentes.
- Quand vous posez, ne laissez jamais retomber l'aile sur le bord d'attaque. La soudaine pression peut endommager sévèrement la résistance de l'enduction de la voile et risque de faire éclater des caissons.
- Traîner l'aile sur l'herbe, le sol, le sable ou cailloux, va réduire sa vie et influencer sur la porosité.
- Quand vous vous préparez au décollage ou à l'atterrissage, faites attention à ne pas marcher sur les suspentes ou la voile.

Dommages UV :

Protégez votre aile et vos suspentes d'une exposition inutile au rayons solaires.

STOCKAGE :

Interdit de plier son aile humide. Si il n'y a pas d'autre solution, alors séchez la dès que possible en dehors des rayons solaires. Attention de ne pas la stocker mouillée ou humide, c'est la principale cause de détérioration de votre aile. Ne pas mettre votre aile à l'eau de mer. Si cela vous arrive, rincez tout le matériel abondamment à l'eau douce et faites sécher en dehors des rayons solaires.

Après le vol rangez votre aile dans le sac de compression.

Quand vous voyagez ou stockez, vérifiez que le matériel ne soit pas exposé à une température supérieure à 50°C.

Ne nettoyez jamais votre aile avec autre chose que de l'eau pure.

Pour un entreposage de longue durée, ne serrez pas trop votre aile et laissez la fermeture éclair du sac ouverte pour permettre une meilleure ventilation.

REPARATIONS :

Les petits trous sur l'aile peuvent être réparés en utilisant du ruban adhésif. Les plus grosses réparations doivent être exécutées par un agent autorisé. Les suspentes abimées doivent être remplacées par votre vendeur Axis. Quand une nouvelle suspente doit être changée, avant la modification vérifiez bien sa longueur en vérifiant que la longueur soit la même que celle du côté opposé. Après l'avoir remplacée, vérifiez bien que tout soit en ordre en gonflant sur un terrain plat. Après avoir posé dans un arbre ou dans l'eau, examinez bien votre aile, si vous suspectez le moindre dommage, contactez votre revendeur le plus proche. Après 100 heures de vol ou tous les deux ans, votre Véga III doit être vérifiée et testée par un agent officiel autorisé.

5) DETAILS TECHNIQUES :



Basée sur le grand succès de la Véga II, la Véga III a un léger changement du profile avec un remodelage des bouts d'aile réduisant la trainée et donnant une meilleure performance. L'allongement de 5.90, le grand nombre de caissons (61), et la réduction de la longueur totale des suspentes donnent à la Véga III ses hautes performances.

La structure intérieure est développée de part l'aile de compétition Mercury Axis, avec un renforcement tous les trois caissons. Le changement de la structure intérieure donne une meilleure sécurité passive. L'aile est renforcée par des bandes avec des points de connection dans les caissons, ceci réduit les distorsions et permet à l'aile de garder sa forme.

Un nouveau plan de suspentage réduit la longueur des principales suspentes. La fixation des freins a été déplacée pour créer une meilleure précision. Toutes les coutures sont à l'intérieur de l'aile pour une meilleure résistance.

TESTS ET CERTIFICATIONS :

La Véga III a passé les certifications EN-C . La certification de l'aile se trouve en bout d'aile. La certification est valide pour une selette de type ABS. La ventrale étant réglée à 42 cm d'écartement. Comme sur toutes les ailes, quand la ventrale est relâchée, cela procure plus de transmission de l'aile et l'action du poids influe plus. Quand la ventrale est tendue, le pilote se sent plus stable mais l'efficacité du déplacement du poids est moins effectif. La Véga III a été créée pour le vol montagne ou treuillé. Ce n'est pas une aile de paramoteur. L'utilisation d'un engin motorisé en vol comme un paramoteur n'a pas été testé par Axis ou par des organismes de certification.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Size	XS	S	M	L	XL
Zoom	92	96	100	104	110
Max Wing Chord	240,12	250,56	261,00	271,44	287,10
Area	21,34	23,24	25,22	27,28	30,51
Span	11,22	11,71	12,20	12,69	13,42
Aspect Ratio	5,90	5,90	5,90	5,90	5,90
Projected Area	18,60	20,25	21,97	23,76	26,58
Projected Span	9,06	9,46	9,85	10,24	10,84
Projected A/R	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42
Number of Cells	61	61	61	61	61
Take Off Weight	52-72	65-88	80-105	95-125	118-150
Min. Speed	23	23	23	23	23
Trimm Speed	39	39	39	39	39
Acc. Speed	57	57	57	57	57
Min. Sink Rate	1	1	1	1	1
Gliding Ratio	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3
Homologation		EN-C	EN-C	EN-C	

Line plan

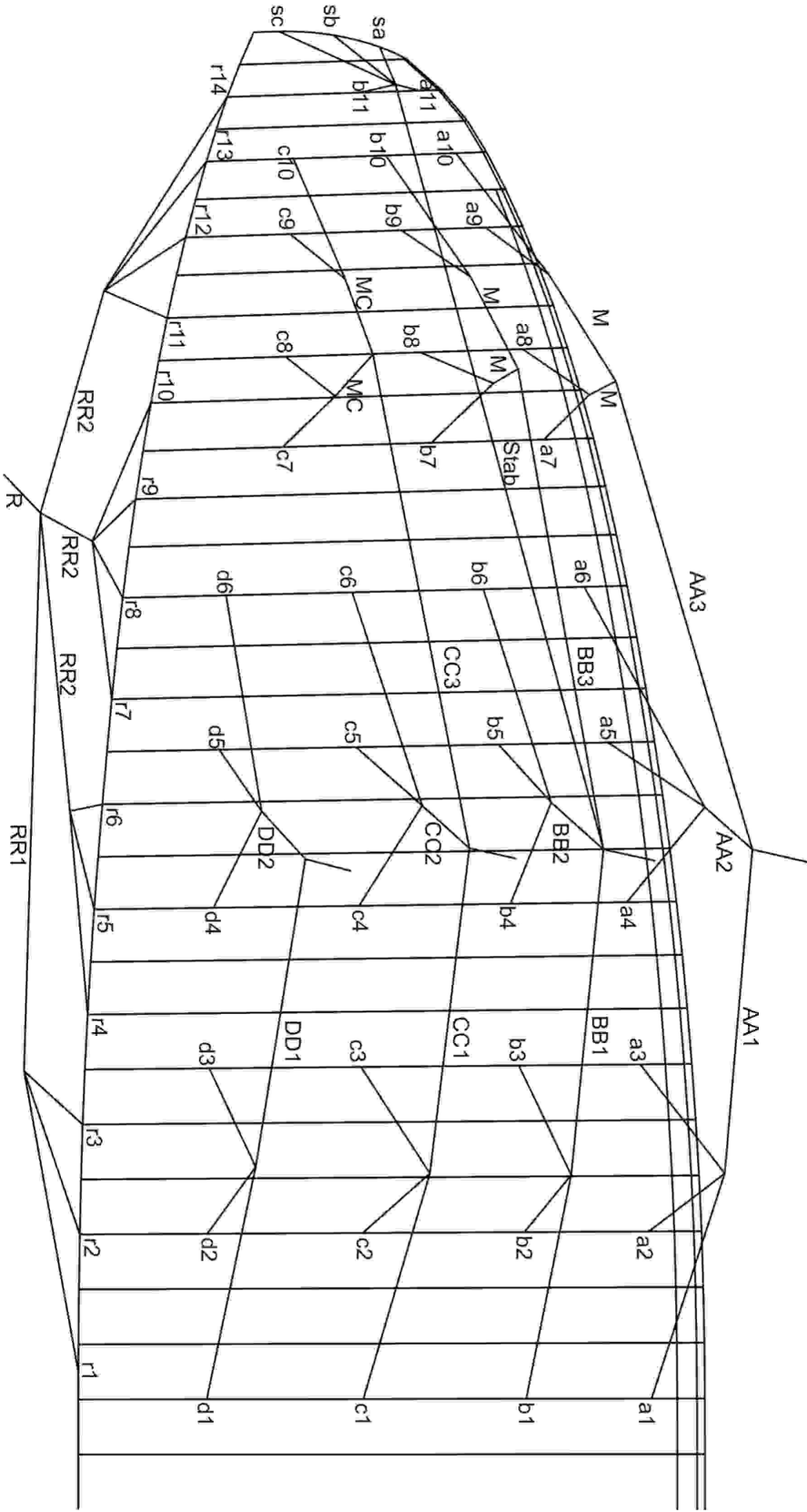
AXIS VEGA III		(Line length after sewing under 5 daN)					
NAME/COLLOUR	Material	QUANTITY	XS	S	M	L	
			0,92	0,96	1	1,04	
A1	DC120	2	2123	2216	2308	2400	
A2	DC120	2	2035	2124	2212	2300	
A3	DC120	2	2086	2176	2267	2358	
A4	DC120	2	2051	2140	2229	2318	
A5	DC120	2	1966	2052	2137	2222	
A6	DC120	2	1984	2071	2157	2243	
A7	Vectraline 12100	2	749	781	814	847	
A8	Vectraline 12100	2	644	672	700	728	
A9	Vectraline 12100	2	523	546	569	592	
A10	Vectraline 12100	2	504	526	548	570	
M	Vectraline 16330	4	1104	1152	1200	1248	
AA1	PPSL 200	2	4692	4896	5100	5304	
AA2	PPSL 200	2	4692	4896	5100	5304	
AA3	PPSL 160	2	4692	4896	5100	5304	



B1	DC120	2	2041	2129	2218	2307
B2	DC120	2	1951	2036	2121	2206
B3	DC120	2	2007	2095	2182	2269
B4	DC120	2	1977	2063	2149	2235
B5	DC120	2	1900	1982	2065	2148
B6	DC120	2	1929	2013	2097	2181
B7	Vectraline 12100	2	721	753	784	815
B8	Vectraline 12100	2	626	653	680	707
B9	Vectraline 12100	2	515	538	560	582
B10	Vectraline 12100	2	496	517	539	561
M	Vectraline 16330	4	1104	1152	1200	1248
BB1	PPSL 200	2	4692	4896	5100	5304
BB2	PPSL 200	2	4692	4896	5100	5304
BB3	PPSL 160	2	4692	4896	5100	5304
Stab	PPSL120	2	5244	5472	5700	5928
C1	Vectraline 12240	2	2068	2158	2248	2338
C2	Vectraline 12240	2	1980	2066	2152	2238
C3	Vectraline 12240	2	2035	2124	2212	2300
C4	Vectraline 12240	2	2005	2092	2179	2266
C5	Vectraline 12240	2	1930	2014	2098	2182
C6	Vectraline 12240	2	1961	2047	2132	2217
C7	Vectraline 12100	2	793	828	862	896
C8	Vectraline 12100	2	694	724	754	784
C9	Vectraline 12100	2	575	600	625	650
C10	Vectraline 12100	2	543	566	590	614
MC	Vectraline 12240	4	1104	1152	1200	1248
CC1	PPSL 160	2	4692	4896	5100	5304
CC2	PPSL 160	2	4692	4896	5100	5304
CC3	PPSL 120	2	4692	4896	5100	5304
D1	Vectraline 12240	2	2170	2265	2359	2453
D2	Vectraline 12240	2	2085	2175	2266	2357
D3	Vectraline 12240	2	2133	2226	2319	2412
D4	Vectraline 12240	2	2099	2191	2282	2373
D5	Vectraline 12240	2	2023	2111	2199	2287
D6	Vectraline 12240	2	2045	2134	2223	2312
DD1	PPSL 160	2	4692	4896	5100	5304
DD2	PPSL 160	2	4692	4896	5100	5304
A11	Vectraline 12100	2	841	877	914	951
B11	Vectraline 12100	2	842	878	915	952
SA	Vectraline 12100	2	772	805	839	873
SB	Vectraline 12100	2	782	816	850	884
SC	Vectraline 12100	2	860	898	935	972
R1	Vectraline 12100	2	1861	1942	2023	2104



R2	Vectraline 12100	2	2613	2726	2840	2954
R3	Vectraline 12100	2	1644	1716	1787	1858
R4	Vectraline 12100	2	1709	1784	1858	1932
R5	Vectraline 12100	2	1610	1680	1750	1820
R6	Vectraline 12100	2	1588	1657	1726	1795
R7	Vectraline 12100	2	1562	1630	1698	1766
R8	Vectraline 12100	2	1470	1534	1598	1662
R9	Vectraline 12100	2	1443	1505	1568	1631
R10	Vectraline 12100	2	1472	1536	1600	1664
R11	Vectraline 12100	2	1370	1429	1489	1549
R12	Vectraline 12100	2	1299	1356	1412	1468
R13	Vectraline 12100	2	1265	1320	1375	1430
R14	Vectraline 12100	2	1251	1306	1360	1414
RR1	Vectraline 12240	2	2760	2880	3000	3120
RR2	Vectraline 12240	6	2576	2688	2800	2912
R	DFLS 200	2	2944	3072	3200	3328





Specification of materials

AILE

Upper surface: Porcher Sport: Skytex 9017 E77A, water-repellent, 40 g/m²

Upper surf. leading edge: Porcher Sport: Skytex 9092 E85A, Evolution, 45 g/m²

Lower surface: Porcher Sport: Skytex 9017 E77A, water-repellent, 40 g/m²

Lower surf. leading edge: Porcher Sport: Skytex 9092 E85A, Evolution, 45 g/m²

Ribs: Porcher Sport: Skytex 9017 E29A, hard finish, 40 g/m²

Reinforcement: Porcher Sport: SR Scrim-2420

Thread: Bonded nylon D60, D40

Suspension system

Lines

LIROS: Dyneema DC 120/ comp line, 0.85mm, minimum strength 120 daN

LIROS: Dyneema PPSL 120/ PES cover, 1.15mm, minimum strength 120 daN

LIROS: Dyneema PPSL 160/ PES cover, 1.40mm, minimum strength 160 daN

LIROS: Dyneema PPSL 200/ PES cover, 1.42mm, minimum strength 200 daN

LIROS: Dyneema DFLS 200/ PES cover, 1.42mm, minimum strength 200 daN

Cousin Trestec: Vectraline 12100/ comp line, 0.6mm, minimum strength 50 daN

Cousin Trestec: Vectraline 12240/ comp line, 0.9mm, minimum strength 115 daN

Cousin Trestec: Vectraline 16330/ comp line, 1.0mm, minimum strength 145 daN

Risers:

Guth & Wolf: PES Pre-stretched polyester, minimum strength 2000 daN

Maillons :

Elair Servis: Niro triangle 4/200, minimum strength 200 daN

Speedsystem pulleys:

Riley Fittings Australia, RM 302

Harken USA, Ball Bearing Pulley 467



6) A PROPOS DE AXIS :

Axis a commencé à créer et fabriquer des parapentes en 2001. Le succès a vite fait évoluer la marque et maintenant, dans les plus grandes compétitions mondiales, les pilotes choisissent de voler en Axis. Ils ont gagnés des compétitions tout autour du monde y compris dans des coupes du monde. Les leçons retenues par ces nombreuses heures de vol et de succès ont contribué à développer la Véga III. Nous aimerions bien avoir aussi vos retours de sensation en volant sous la Véga III. Envoyez nous vos récits sur info@axis-parapente.fr

Notez :

Nous avons fait l'effort maximum pour donner le maximum d'informations sur ce manuel de vol. Ce n'est pas un manuel d'apprentissage. Il doit être utilisé seulement par un pilote breveté. Ce manuel peut être modifié sans avertissement, vous pouvez toujours en faire la mise à jour sur notre site. www.axis-parapente.fr

Nous vous remercions d'avoir choisi une aile de la gamme AXIS.
Conservez soigneusement ce manuel de pilotage, il fait parti de l'intégralité des éléments qui doivent rester avec l'aile.
Bons vols soyez prudent.

AXIS FRANCE

Produced by www.axispara.co.uk, May 2010