



# VENUS III

## ***Le Manuel du pilote***

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

- 
- **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 Vénus 3 :**

- a) Vol normal
  - Inspection de pré gonflage
  - Décollage
  - Vol
  - Posé
- b) Descentes :
  - Grandes oreilles
  - parachutale aux B
  - en spirale 360°
- c) Voler en condition turbulente :
  - Fermetures asymétriques
  - Fermeture frontale
  - Décrochage
  - Vrille à plat négative

### **4) Maintenance et réparation :**

- maniment au sol
- exposition aux U.V.
- stockage
- réparation

### **5) Détails techniques :**

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



## 1) Introduction

Lors de la mise à la conception de notre aile nous avons un objectif clair: nous voulions créer le meilleur possible pour les pilotes de parapente cross-country expérimentés et. Pour les pilotes qui veulent des performances de pointe et le pilotage précis qui demande un peu d'attention pour un maximum de sécurité.

Le Venus III a évolué à partir de notre voile de compétition très réussie de la Mercury '08 et montre la même manipulation conviviale qui a fait de la Mercury une aile populaire auprès des pilotes de cross-country et de compétition.

Le Venus III est un concept 3 lignes similaire à notre Mercury III. La combinaison de non gainé Liros Dyneema et Cousin Vectraline donne à la Venus III une impressionnante réduction de la traînée par rapport à la Venus II ce qui entraîne une augmentation de la vitesse et la glisse. La performance est au sommet de la classe D EN, LTF D

*Avec une structure interne basée sur le modèle Mercury pour réussir en compétition la Vénus III est équipée de notre système unique de vitesse différentielle. Cela signifie pilotes l'obtention d'un bon taux de chute de 1/3 à 1/2 accéléré, et le maintien d'une bonne stabilité à vitesse maximale: en un mot, ça donne à l'aile une excellente vitesse utilisable.*

*La Vénus III est un aile de performance (FR-D) et est destinée aux pilotes qualifiés, titulaires d'un brevet pilote parapente complet. Elle est conçue comme un idéal pour l'usage en cross-country et en compétition, destinée aux pilotes très expérimentés qui volent régulièrement, c'est une aile de performance avec bonnes caractéristiques de sécurité.*

*Ce manuel fournit des informations sur l'aile, qui vous aidera à voler en toute sécurité et de garder votre aile en bon état. Si après avoir lu ce manuel, vous avez d'autres questions, s'il vous plaît n'hésitez pas à nous contacter ou tout distributeur Axis.*

Merci d'avoir choisi la Vénus III de Axis.

[www.axispara.cz](http://www.axispara.cz)

Notice de sécurité :

## 2) Pré Vol :

### **Première inspection à la livraison de votre matériel:**

la Vénus 3 est livrée avec un sac de portage, un sac de compression et ce manuel de vol que vous pouvez vous procurer sur notre site [www.axis-parapente.fr](http://www.axis-parapente.fr) à la page Vénus. Votre revendeur aura dû faire un vol d'essai avant de vous remettre votre aile.

### **Longueur des suspentes de freins :**

Lorsque vous recevez votre Vénus 3, la longueur des suspentes de freins est la même lors des tests d'homologation Axis. Cette longueur a été finement réglée par les pilotes d'essai, et il ne devrait pas être nécessaire de les régler.

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.



#### **Des freins réglés trop courts :**

- Peut conduire à une fatigue dans vos mains dû à une position anormale
- Est susceptibles d'entraver la récupération de certaines manoeuvres
- Va certainement réduire la vitesse de votre aile

#### **Des freins réglés trop longs :**

- 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.

#### **La plage de poids :**

Vous devez voler en Vénus seulement dans la plage de poids certifiée et préconisée dans ce manuel. La tranche de poids donné correspond au poids total incluant : le parapente, la sellette, 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 indiquant la conduite
- porter un casque homologué
- utiliser une sellette certifiée et un parachute de secours
- faire une visite pré vol

### **3) Voler en Vénus 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 démêlées 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 mousquetons sur les élévateurs sont 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 Vénus III gonfle facilement en technique de gonflage voile dos ou bien inversé en face voile. 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 Vénus 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 Vénus III est livré avec les crochets Brummel 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 Vénus 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 Vénus 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 élévateurs 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 fermé, 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 Vénus 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 ne réouvrent pas d'elles mêmes quand les suspentes ont été relâchées. L'ouverture doit être provoquée 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 élévateurs B juste sous le maillon, tirez progressivement jusqu'à ce que la voute 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 élévateurs doucement mais avec détermination et symétrie. La Vénus 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 force centrifuge qui va forcer sur la voile. C'est pour cela que ça doit être considéré comme une manœuvre 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 Vénus 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.

**Avis important:** Un pilote qui est déshydraté et / ou non habitués à la centrifugation peut perdre connaissance en spirale rapide! Comme pour tous les types d'avions, nous vous conseillons d'aider le aile à la sortie de piqué en spirale de manière contrôlée. En raison de ses lignes longues la VENUS peut générer beaucoup de force G en spirale. Vous ne devez utiliser que des spirales modérée afin de ne pas mettre une charge inutile sur vous et vos lignes.

### **C) Voler en conditions turbulentes :**

Des fermetures peuvent se produire en vol dans les turbulences, mais dans la plupart des situations, la Vénus III va se stabiliser, sans intervention du pilote. Voler avec un peu sur le frein est recommandé ça vous aidera à prévenir la perte de pression et vous permet d'avoir un retour d'information plus directe.



Une action ferme et brève permettra d'éviter la fermeture. L'objectif est de maintenir le aile au-dessus de votre tête dans toutes les situations en répondant correctement à des mouvements de l'aile en utilisant les freins et le transfert de poids.

Il est important que ces manoeuvres soient d'abord pratiquées sous surveillance qualifiée et de préférence pendant un cours de formation à la sécurité.

#### **Fermetures asymétriques :**

La Vénus 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 Vénus 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 Vénus 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 Vénus 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 Vénus 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 :**

Si une vrille se produit la Vénus II est capable de récupérer automatiquement lorsque les freins sont totalement relâchés. Comme le aile s'élance, la ralentir avec les freins pour éviter la possibilité d'une fermeture asymétrique. Toujours attendre que l'aile soit en face de vous ou au dessus de vous - jamais de frein alors qu'il est derrière vous, car cela peut risquer un décrochage.



## **Procédure de contrôle de direction en cas de défaillance des commandes primaires :**

Si vous vous retrouvez dans la situation où les poignées de frein sont inutilisables la Vénus peut être piloté avec changement de poids ou en tirant doucement sur les élévateurs arrières. Vous devez remettre en place les deux poignées de frein aux élévateurs tenir les élévateurs arrière dans chaque main et orienter l'aide de transfert de poids et de la ligne D appropriée . Il est important de se rappeler que la commande de direction par la ligne D est plus directe donc tirez moins que par les freins.

**Rappelez vous :**

*Une mauvaise manoeuvre au mauvais moment ou surpilotage 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 réparation :**

Le matériel utilisé pour pour construire votre Vénus 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.
- Trainer 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. Et veiller à ne pas avoir de clefs dans les suspentes.

**Dommmages 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 150 heures de vol ou deux ans, selon la première éventualité, votre Vénus III doit être vérifié et contrôlé par un agent autorisé par le fabricant. Ceci inclut une inspection de tous les composants, y compris la résistance et la géométrie des lignes de suspente, la géométrie, les élévateurs et la porosité du tissu .

## **5) Détails techniques:**

La structure intérieure est développée de partir de 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 système de nouvelle suspente permet de réduire la longueur des lignes principales. Les attaches de frein ont été déplacées vers le bord de fuite pour donner plus d'efficacité au freinage.

Toutes les coutures sont à l'intérieur de l'aile pour une meilleure résistance.

#### **Tests et certifications :**

La Vénus III a passé la certification EN-D. La certification de chaque aile et son numéro de série se trouve sur l'étiquette à l'intérieur de la cellule centrale de l'aile. La certification est valable sur tous les harnais de type ABS. Ce type de harnais permet un certain degré d'ajustement à apporter à la longueur de la sangle ventrale. La distance recommandée entre les mousquetons est 42cm.

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 efficace.

**La Vénus III a été conçue 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.**



## Spécifications Techniques

	XS	S	M	L
Flat area (m2)	21,22	23,10	25,07	27,12
Flat span (m)	12,10	12,63	13,15	13,68
Flat aspect ratio	6,9	6,9	6,9	6,9
Projected area (m2)	18,16	19,77	21,45	23,20
Projected span (m)	9,47	9,88	10,29	10,70
Projected aspect ratio	4,94	4,94	4,94	4,94
Maximum wing chord (m)	2,21	2,31	2,41	2,50
Number of cells	77	77	77	77
Number of risers	3(4split A)	3(4split A)	3(4split A)	3(4split A)
Weight range (kg)	60 – 80	70 - 95	80 - 110	100 - 125
Minimum speed (km/h)	24	24	24	24
Trim speed (km/h)	41	41	41	41
Accelerated speed (km/h)	60+	60+	60+	60+
Minimum sink rate	0,9	0,9	0,9	0,9
Glide ratio	10+	10+	10+	10+
Glider weight (exc.bag kg)	5,6	5,8	6,1	6,4
Homologation (EN)	none	EN - D	EN - D	EN - D

NAME/COLLOUR	QUANTITY	Material	XS	S	M	L	XL
			93%	96%	100%	104%	110%
A1	2	DC120	1152	1190	1240	1290	1366
A2	2	DC120	1052	1086	1132	1178	1247
A3	2	DC120	1025	1058	1103	1148	1215
A4	2	DC120	1074	1109	1156	1203	1273
A5	2	DC120	1019	1053	1097	1141	1208
A6	2	DC120	910	940	980	1020	1080
A7	2	DC120	861	889	927	965	1021
A8	2	DC120	884	913	952	991	1049
A9	2	Vectraline 16140	796	822	857	892	944
A10	2	Vectraline 16140	660	682	711	740	784



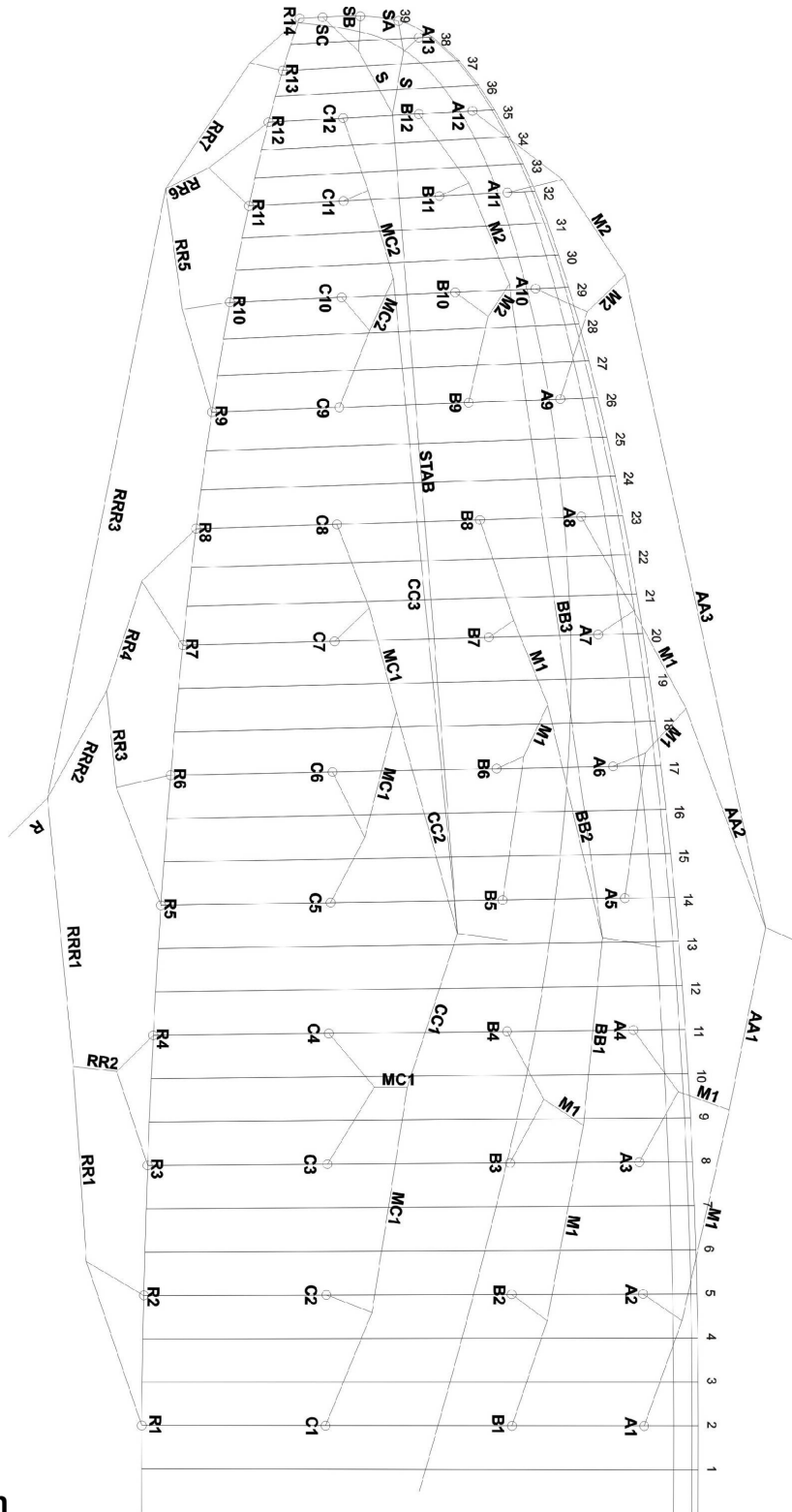
A11	2	Vectraline 16140	545	563	587	611	647
A12	2	Vectraline 16140	500	517	539	561	594
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M2	2	Vectraline 16330	1259	1300	1355	1410	1492
M2	2	Vectraline 16330	1259	1300	1355	1410	1492
AA1	2	DC200	4914	5073	5285	5497	5815
AA2	2	DC200	4914	5073	5285	5497	5815
AA3	2	Vectraline 12470	4929	5088	5300	5512	5830
B1	2	DC120	1084	1120	1167	1214	1285
B2	2	DC120	982	1014	1057	1100	1164
B3	2	DC120	956	987	1029	1071	1133
B4	2	DC120	1009	1042	1086	1130	1196
B5	2	DC120	957	988	1030	1072	1135
B6	2	DC120	851	879	916	953	1009
B7	2	DC120	806	833	868	903	956
B8	2	DC120	835	862	899	936	990
B9	2	Vectraline 16140	758	783	816	849	899
B10	2	Vectraline 16140	634	655	683	711	753
B11	2	Vectraline 16140	527	545	568	591	626
B12	2	Vectraline 16140	495	511	533	555	588
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M1	2	DC160	1343	1387	1445	1503	1591
M2	2	Vectraline 16330	1259	1300	1355	1410	1492
M2	2	Vectraline 16330	1259	1300	1355	1410	1492
BB1	2	DC200	4914	5073	5285	5497	5815
BB2	2	DC200	4914	5073	5285	5497	5815
BB3	2	Vectraline 12470	4929	5088	5300	5512	5830
Stab	2	Vectraline 16330	5487	5664	5900	6136	6490
C1	2	Vectraline	1140	1177	1227	1277	1351



		16140					
C2	2	Vectraline 16140	1040	1074	1119	1164	1232
C3	2	Vectraline 16140	1012	1045	1089	1133	1199
C4	2	Vectraline 16140	1061	1096	1142	1188	1258
C5	2	Vectraline 16140	1007	1040	1084	1128	1194
C6	2	Vectraline 16140	900	930	969	1008	1067
C7	2	Vectraline 16140	852	880	917	954	1010
C8	2	Vectraline 16140	876	905	943	981	1039
C9	2	Vectraline 12100	796	822	857	892	944
C10	2	Vectraline 12100	667	689	718	747	791
C11	2	Vectraline 12100	555	573	598	623	659
C12	2	Vectraline 12100	523	540	563	586	621
MC1	2	Vectraline 16330	1343	1387	1445	1503	1591
MC1	2	Vectraline 16330	1343	1387	1445	1503	1591
MC1	2	Vectraline 16330	1343	1387	1445	1503	1591
MC1	2	Vectraline 16330	1343	1387	1445	1503	1591
MC2	2	Vectraline 16140	1259	1300	1355	1410	1492
MC2	2	Vectraline 16140	1259	1300	1355	1410	1492
CC1	2	Vectraline 12470	4929	5088	5300	5512	5830
CC2	2	Vectraline 12470	4929	5088	5300	5512	5830
CC3	2	Vectraline 16330	4929	5088	5300	5512	5830
A13	2	Vectraline 12100	462	477	498	519	549
SA	2	Vectraline 12100	417	430	449	468	495
SB	2	Vectraline 12100	417	431	450	469	497
SC	2	Vectraline 12100	464	479	500	521	552
S	2	Vectraline 16140	450	465	485	505	535
S	2	Vectraline	450	465	485	505	535

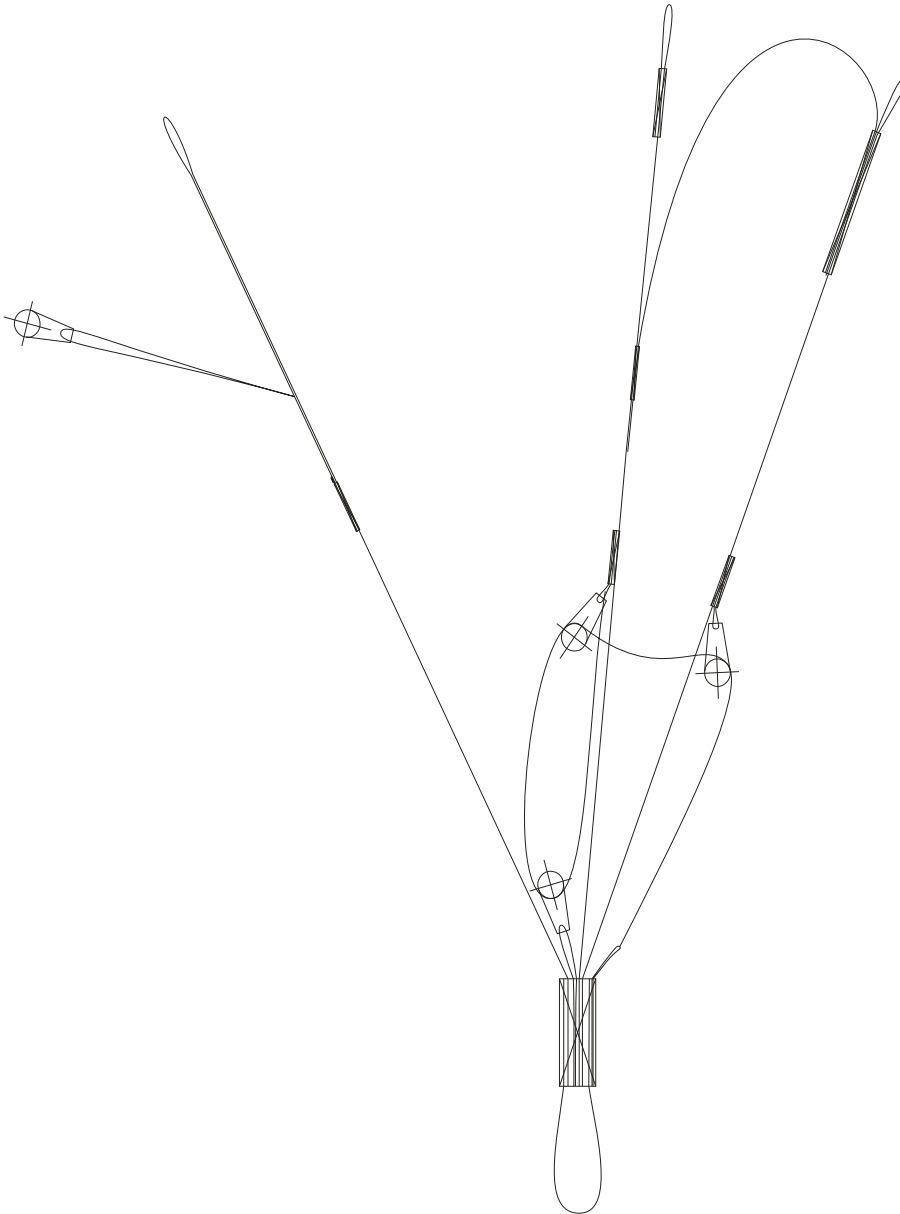


		16140					
R1	2	Vectraline 12100	1121	1157	1206	1255	1328
R2	2	Vectraline 12100	926	957	997	1037	1098
R3	2	Vectraline 12100	883	912	951	990	1048
R4	2	Vectraline 12100	841	868	905	942	997
R5	2	Vectraline 12100	775	800	834	868	919
R6	2	Vectraline 12100	640	661	689	717	759
R7	2	Vectraline 12100	575	594	619	644	682
R8	2	Vectraline 12100	608	628	655	682	722
R9	2	Vectraline 12100	572	591	616	641	679
R10	2	Vectraline 12100	492	508	530	552	585
R11	2	Vectraline 12100	856	885	922	959	1016
R12	2	Vectraline 12100	877	906	944	982	1040
R13	2	Vectraline 12100	902	932	971	1010	1070
RR1	2	Vectraline 16140	1515	1564	1630	1696	1795
RR2	2	Vectraline 16140	1431	1478	1540	1602	1696
RR3	2	Vectraline 16140	1389	1435	1495	1555	1646
RR4	2	Vectraline 16140	1389	1435	1495	1555	1646
RR5	2	Vectraline 16140	1389	1435	1495	1555	1646
RR6	2	Vectraline 16140	1017	1051	1095	1139	1206
RRR1	2	Vectraline 16330	2744	2832	2950	3068	3245
RRR2	2	Vectraline 16330	2790	2880	3000	3120	3300
RRR3	2	Vectraline 16330	2651	2736	2850	2964	3135
R	2	DFSL 200	2790	2880	3000	3120	3300



Lines plan

## Configuration des éleveurs





## Specification des matériaux

### Tissus de l'Aile

*Upper surface:* Porcher Sport: Skytex 9017 E77A, water-repellent, 40 g/m<sup>2</sup>

*Upper surf. leading edge:* Porcher Sport: Skytex 9092 E85A, Evolution, 45 g/m<sup>2</sup>

*Lower surface:* Porcher Sport: Skytex 9017 E77A, water-repellent, 40 g/m<sup>2</sup>

*Lower surf. leading edge:* Porcher Sport: Skytex 9092 E85A, Evolution, 45 g/m<sup>2</sup>

*Ribs:* Porcher Sport: Skytex 9017 E29A, hard finish, 40 g/m<sup>2</sup>

*Reinforcement:* Polyamide rods

*Thread:* Bonded nylon D60, D40

### Système de Suspension *SUSPENTES*

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

LIROS: Dyneema DC 160/ comp line, 1,1mm, minimum strength 160 daN

LIROS: Dyneema DC 200/ comp line, 1,6mm, 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 16140/ comp line, 0.7mm, minimum strength 75 daN

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

Cousin Trestec: Vectraline 12470/ comp line, 1,2mm, minimum strength 200 daN

### *Elévateurs:*

Cousin Trestec: technora/PES webbing ref3455, width 12mm , minimum strength 1100 daN

### *Maillons:*

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

### *Poulies d'accélérateur:*

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 Vénus III. Nous aimerions bien avoir aussi vos retours de sensation en volant sous la Vénus III. Envoyez nous vos récits sur le blog à la page [info@axis-parapente.fr](mailto: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](http://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 restez prudent.

AXIS FRANCE 0667032684