



Comet

Le Manuel du pilote

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



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 Comet I :

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 :

Lors de la conception de notre aile de cross-country, nous n'avions qu'un objectif clair, vouloir créer le meilleur parapente possible avec de la performance dans sa catégorie.

Adaptée pour des pilotes qui veulent des performances de pointe avec une conduite précise, mais qui exigent à juste titre de la sécurité en plus.

L'aile Comet I est confortable avec la sensibilité des ailes Axis.



1) Introduction :

Basée sur la structure interne et du succès de la Vega III et notamment avec notre unique système de différentiel de vitesse. Cela signifie que les pilotes obtiennent un bon taux de chute avec l'accélérateur poussé à moitié ou d'un tiers, et de maintenir une bonne stabilité à vitesse maximale. En un mot, il donne à l'aile une excellente vitesse utilisable.

La Comet I est une aile intermédiaire (EN.B) et est destinée aux pilotes débutants titulaires d'un brevet de parapente. Ce planeur a été conçu pour des pilotes débutant, et convient aussi pour des pilotes expérimentés qui volent régulièrement et qui pourra jouir d'une aile avec des performances et des caractéristiques de sécurité plus grande.

Ce manuel vous fournit des informations qui vous aideront à voler en toute sécurité et vous permettra de conserver votre aile en bon état. Si après avoir lu ce manuel, et que vous avez d'autres questions, n'hésitez pas à nous contacter ou bien de joindre votre revendeur Axis. Merci d'avoir choisi la nouvelle Comet I de Axis.
www.axispara.cz

Notice de sécurité :

2) Vol :

Première inspection à la livraison de votre matériel. La Comet I 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 à la page Comet. Votre revendeur aura dû faire un vol d'essai avant de vous remettre votre aile.

Longueur des suspentes de freins :

Lorsque vous recevez votre Comet I, 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

COMET



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 Comet 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 Comet I

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 Comet I 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 Comet I 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 :

COMET



Le système d'accélérateur de la Comet I 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 Comet 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 Comet I. 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 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 Comet 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 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 ensuite vos B, l'aile doit se stabiliser avant de relâcher.

Ouverture :

Laissez repartir les élevateurs doucement mais avec détermination et symétrie. La Comet I retournera en vol normal sans tendance au décrochage mais peut revenir légèrement devant. Si les élevateurs 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 Comet I 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.

Fermetures asymétriques :

La Comet I 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 Comet I 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 Comet I 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 manœuvre 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 Comet I 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 Comet I 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.



Avis de sécurité : La Comet I a une excellente sécurité passive comme indiqué par les tests de certification. Cependant, soyez conscient que la Comet I peut déferler en avant si une vrille à plat est sortie 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 réparation :

Le matériel utilisé pour construire votre Comet 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 plages, 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. Et veiller à ne pas avoir de clefs dans les suspentes.

Dommages UV :

Protégez votre aile et vos suspentes d'une exposition inutile aux 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 Comet I doit être vérifiée et testée par un agent officiel autorisé.



Basé sur le succès de la Vega III, la Comet I a un profil légèrement changé avec l'amélioration de mise en forme des extrémités des ailes pour réduire la traînée et lui donner de meilleures performances.

L'allongement de 5.61, le nombre élevé de cellules (52), et la réduction de la longueur totale des suspentes donne à la Comet I une haute performance.

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 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 Comet I a passé la certification EN-B. 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 Comet I 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

Size	XS	S	M	L	XL
Zoom	92	96	100	104	110
Max Wing Chord	246,56	257,28	268,00	278,72	294,80
Area	21,92	23,87	25,90	28,01	31,34
Span	11,09	11,57	12,05	12,53	13,26
Aspect Ratio	5,61	5,61	5,61	5,61	5,61
Projected Area	18,95	20,63	22,39	24,22	27,09
Projected Span	8,92	9,31	9,70	10,09	10,67
Projected A/R	4,20	4,20	4,20	4,20	4,20
Number of Cells	52	52	52	52	52
Take Off Weight	52-72	65-88	80-105	95-125	118-150
Min. Speed			22		
Trimm Speed			38		
Acc. Speed			52		
Min. Sink Rate			1		
Gliding Ratio			9,1		
Homologation		EN/LTF B	EN/LTF B	EN/LTF B	



Line plan

AXIS COMET

NAME/COLLOUR	Material	QUANTITY	XS	S	M	L	XL
			0,92	0,96	1	1,04	1,10
A1	DC160	2	2436	2542	2649	2756	2915
A2	DC160	2	2333	2435	2537	2639	2792
A3	DC160	2	2383	2488	2592	2696	2853
A4	DC160	2	2336	2438	2540	2642	2796
A5	DC160	2	2246	2345	2443	2541	2689
A6	DC160	2	2246	2345	2443	2541	2689
A7	Vectraline 16140	2	1437	1500	1563	1626	1721
A8	Vectraline 16140	2	1311	1368	1426	1484	1570
A9	Vectraline 16140	2	1246	1301	1356	1411	1493
AA1	PPSL 275	2	4324	4512	4700	4888	5170
AA2	PPSL 275	2	4324	4512	4700	4888	5170
AA3	PPSL 160	2	4968	5184	5400	5616	5940
B1	DC160	2	2352	2455	2558	2661	2815
B2	DC160	2	2244	2342	2440	2538	2686
B3	DC160	2	2298	2398	2499	2600	2750
B4	DC160	2	2254	2352	2451	2550	2698
B5	DC160	2	2173	2268	2363	2458	2601
B6	DC160	2	2185	2280	2376	2472	2615
B7	Vectraline 16140	2	1404	1465	1527	1589	1681
B8	Vectraline 16140	2	1285	1341	1398	1455	1539
B9	Vectraline 16140	2	1223	1277	1331	1385	1466
BB1	PPSL 275	2	4324	4512	4700	4888	5170
BB2	PPSL 275	2	4324	4512	4700	4888	5170
BB3	PPSL 160	2	4968	5184	5400	5616	5940
Stab	PPSL 160	2	5244	5472	5700	5928	6270
C1	Vectraline 12240	2	2370	2473	2577	2681	2836
C2	Vectraline 12240	2	2268	2367	2466	2565	2714
C3	Vectraline 12240	2	2326	2428	2530	2632	2785
C4	Vectraline 12240	2	2290	2390	2490	2590	2741
C5	Vectraline 12240	2	2217	2314	2411	2508	2654
C6	Vectraline 12240	2	2233	2330	2428	2526	2672
C7	Vectraline 16140	2	1493	1558	1624	1690	1788
C8	Vectraline 16140	2	1372	1433	1493	1553	1644
C9	Vectraline 16140	2	1301	1358	1415	1472	1558
CC1	PPSL 160	2	4324	4512	4700	4888	5170
CC2	PPSL 160	2	4324	4512	4700	4888	5170
CC3	PPSL 160	2	4968	5184	5400	5616	5940
D1	Vectraline 12240	2	2477	2586	2694	2802	2965
D2	Vectraline 12240	2	2378	2482	2586	2690	2846
D3	Vectraline 12240	2	2430	2537	2643	2749	2909

COMET

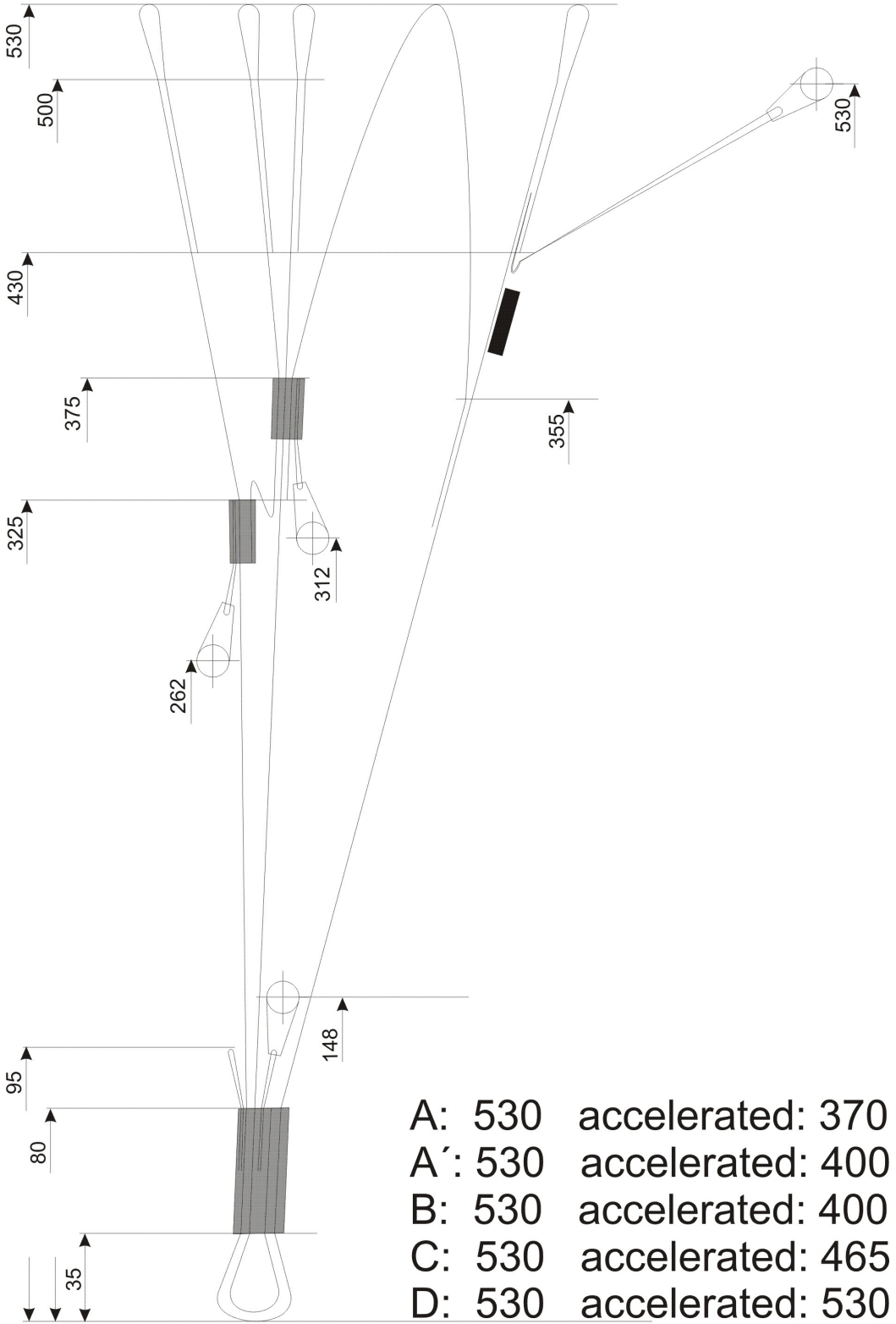


D4	Vectraline 12240	2	2391	2495	2600	2705	2862
D5	Vectraline 12240	2	2314	2415	2516	2617	2769
D6	Vectraline 12240	2	2318	2420	2521	2622	2775
DD1	PPSL 160	2	4324	4512	4700	4888	5170
DD2	PPSL 160	2	4324	4512	4700	4888	5170
A10	Vectraline 12100	2	804	839	875	911	964
B10	Vectraline 12100	2	802	837	873	909	962
SA	Vectraline 12100	2	717	749	781	813	861
SB	Vectraline 12100	2	734	766	799	832	880
SC	Vectraline 12100	2	825	861	898	935	989
R1	Vectraline 12100	2	1974	2061	2147	2233	2363
R2	Vectraline 12100	2	1800	1879	1958	2037	2155
R3	Vectraline 12100	2	1728	1804	1880	1956	2070
R4	Vectraline 12100	2	1632	1703	1775	1847	1954
R5	Vectraline 12100	2	1518	1584	1651	1718	1818
R6	Vectraline 12100	2	1511	1578	1644	1710	1810
R7	Vectraline 12100	2	1443	1507	1570	1633	1729
R8	Vectraline 12100	2	1366	1426	1486	1546	1636
R9	Vectraline 12100	2	1366	1426	1486	1546	1636
R10	Vectraline 12100	2	1288	1344	1401	1458	1543
R11	Vectraline 12100	2	1209	1262	1315	1368	1448
R12	Vectraline 12100	2	1167	1219	1270	1321	1399
R13	Vectraline 12100	2	1170	1221	1273	1325	1402
RR1	PPSL 160	2	2561	2673	2785	2897	3065
RR2	PPSL 160	2	2561	2673	2785	2897	3065
RR3	PPSL 160	2	2561	2673	2785	2897	3065
RR4	PPSL 160	2	2561	2673	2785	2897	3065
R	DFLS 200	2	2929	3057	3185	3313	3505

COMET



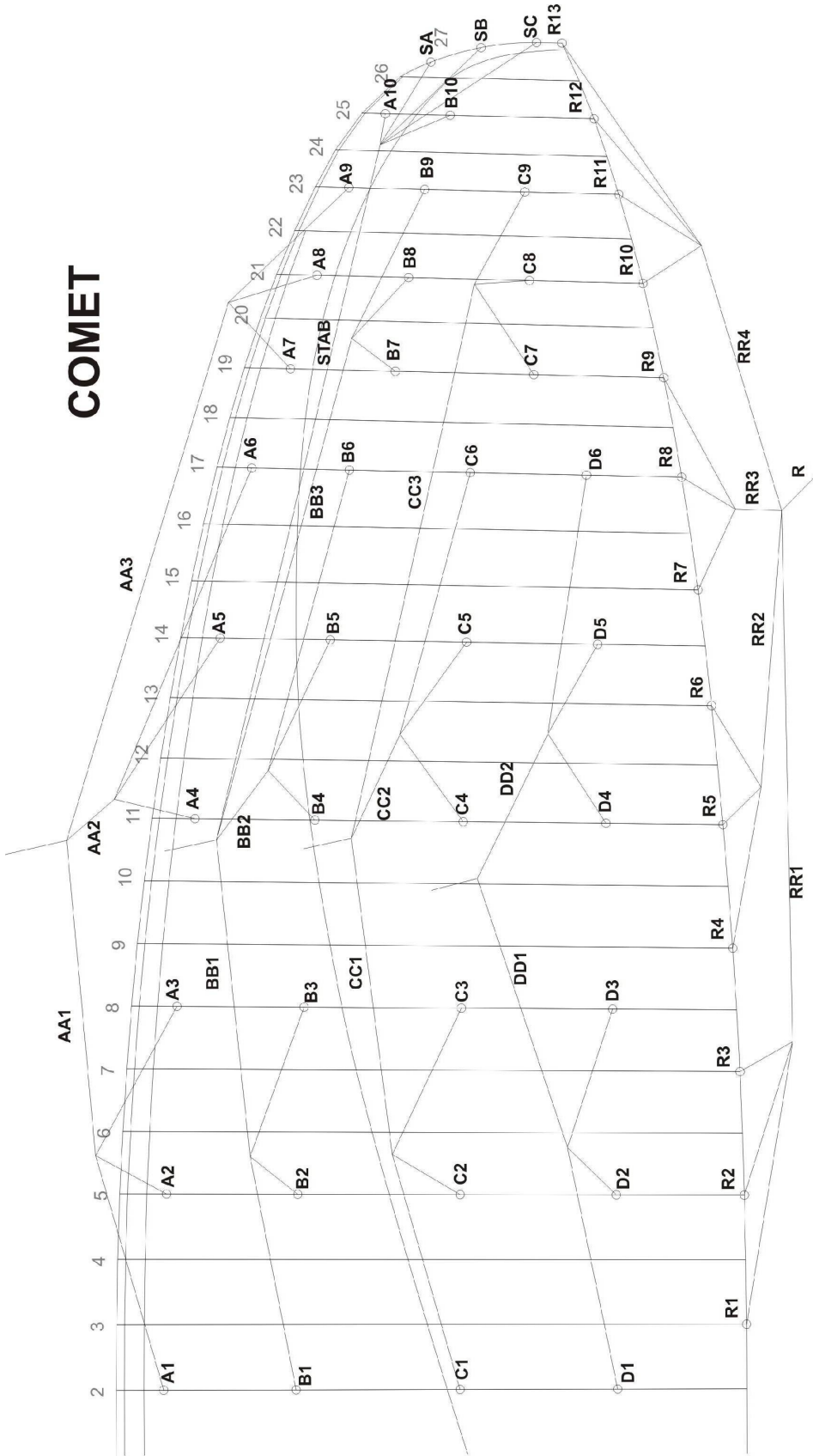
Comet Riser



COMET

COMET

COMET





Specification du materiel

aile :

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

surf.haute du bord d'attaque: Porcher Sport: Skytex 9092 E85A, Evolution, 45 g/m²

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

surf. Bord d'attaque: Porcher Sport: Skytex 9092 E85A, Evolution, 45 g/m²

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

Renforts: Porcher Sport: SR Scrim-2420

Fils: Bonded nylon D60, D40

Suspentes

Lines

LIROS: Dyneema DC 160/ 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 DFSL 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

Elévateurs:

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

Maillons:

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

poulies de l'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 contribués à développer la Comet I. Nous aimerions bien avoir aussi vos retours de sensation

en volant sous la Comet I. Envoyez nous vos récits sur le blog à la page 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

COMET