



Sirius

BETRIEBSANLEITUNG

Danke, dass Sie sich die Zeit nehmen dieses Handbuch zu lesen.

INHALT

1. **Einführung**
2. **Vor dem Flug**
 - Lieferumfang
 - Einstellung der Bremsleinen
 - Gewichtsbereich
 - Anforderungen an den Piloten
3. **Während dem Flug**
 - a. **Normalflug**
 - Inbetriebnahme
 - Start
 - Flug
 - Kurvenflug
 - Landung
 - Trimmer
 - b. **Höhe abbauen**
 - Ohren anlegen
 - B-Stall
 - Steilspirale
 - c. **Extremflug**
 - Seitlicher Klapper
 - Frontaler Klapper
 - Strömungsabriss
 - Full Stall
 - Einseitiger Strömungsabriss
4. **Pflege, Wartung und Reparaturen**
 - Bodentraining
 - UV Schäden
 - Lagerung
 - Reparaturen
5. **Technische Details**
 - Zulassung
 - Technische Daten
 - Leinenplan



- Verwendete Materialien

6. Über Axis

1. EINFÜHRUNG

Als wir das Pflichtenheft für unseren neuen Tandem schrieben, hatten wir ein klares Ziel: wir wollten den bestmöglichen Tandem für Freizeitpiloten und kommerzielle Piloten entwickeln. Für Piloten, die nach maximalem Spaß und Komfort, gepaart mit minimalem Stress, sowie Leistung mit sensiblem Handling, aber auch nach viel Sicherheit suchen.

Der Sirius ist ein intermediate Gleitschirm, zertifiziert nach EN-B, für Piloten, die in der Luft entspannt und sicher sein wollen, um ihren Passagieren ein Gefühl von Sicherheit zu vermitteln. Aber wie bei allen Tandemgleitschirmen ist es notwendig, dass der Pilot sich gut mit der Ausrüstung auskennt, gut ausgebildet ist und in der Lage ist auf unerwartetes Verhalten des Passagiers sofort zu reagieren.

Dieses Handbuch gibt Ihnen Informationen, die Ihnen helfen sollen den Gleitschirm sicher zu fliegen und in einem guten Zustand zu bewahren. Wenn Sie nach dem Lesen dieses Handbuchs weitere Fragen haben, zögern Sie nicht uns oder einen Axis Händler zu kontaktieren.

Vielen Dank dass Sie sich für den **Sirius** von **Axis** entschieden haben.

www.axispara.cz

www.axispara.de

www.axispara.co.uk

SICHERHEITSHINWEIS

Mit dem Kauf dieser Ausrüstung stehen Sie in der Verantwortung ein entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen ausgebildeter Pilot zu sein, und sie akzeptieren alle Risiken wie Verletzungen und Tod, die der Gleitschirmsport mit sich bringt. Unsachgemäße oder falsche Benutzung der Gleitschirmausrüstung vergrößern diese Risiken.

Weder Axis, noch der Verkäufer dieser Ausrüstung können für Schäden an der eigenen Person oder an anderen Personen verantwortlich gemacht werden.

Wenn Sie nach Lesen dieses Handbuches noch irgendwelche Fragen haben, zögern Sie nicht und kontaktieren Sie bitte einen Fluglehrer, Axis Händler oder den Axis Importeur in ihrem Land.



2. VOR DEM FLUG

Lieferumfang

Der Sirius wird mit einem Rucksack, Innenpacksack, Kompressionsband und diesem Handbuch ausgeliefert. Vor dem Verkauf sollte ihr Fluglehrer oder der Verkäufer den Schirm aufgezogen oder einen Testflug gemacht haben.

Einstellung der Bremsleinen

Wenn Sie ihren neuen Sirius erhalten, sollte die Bremsleinenlänge der unseres Testschirms entsprechen. Diese Länge wurde von den Axis Testpiloten bestimmt und es sollte keine Anpassung nötig sein.

Falls Sie es als nötig erachten, die Länge der Bremsleinen ihrer Körpergröße, der Aufhängehöhe des Gurtzeugs oder ihrem Flugstiel anzupassen, empfehlen wir den Schirm nach je 20mm Anpassung der Länge Probe zu fliegen.

Richtig eingestellte Bremsen haben ca. 10 cm Vorlauf. Das bedeutet, Sie müssen die Bremsen um dieses Maß herunterziehen, bis die Hinterkante der Kappe beginnt sich nach unten zu bewegen und eine Bremswirkung eintritt. Das soll verhindern, dass die Bremsen während der Benutzung des Beschleunigers wirken.

Wenn die Bremsleinen zu kurz sind:

- Kann es wegen der unnatürlichen Position der Arme zur Ermüdung führen.
- Kann es dazu führen, dass der Gleitschirm in bestimmten Flugzuständen nicht in den Normalzustand zurück kommt.
- Führt es mit Sicherheit dazu, dass der Geschwindigkeitsbereich des Gleitschirms reduziert wird.

Wenn die Bremsleinen zu lang sind:

- Werden die Kontrollmöglichkeiten beim Starten reduziert.
- Reduziert dass die Kontrollmöglichkeiten bei Extremen Flugmanövern.
- Können Sie bei der Landung nicht gut ausflaren.



Jede Bremsleine muss mit einem sicheren Knoten am Bremsgriff befestigt sein.

Alle anderen Veränderungen am Gleitschirm führen zum Verlust der Garantie, der Lufttüchtigkeit und können zur Gefährdung der eigenen Person oder dritter führen.

Falls sie Verbesserungsvorschläge haben, teilen Sie uns diese mit und unsere Testpiloten werden ihre Ideen in einem kontrollierten Umfeld ausprobieren.

Gewichtsbereich

Der Sirius muss in dem Gewichtsbereich geflogen werden, der in diesem Handbuch angegeben ist. Das Startgewicht beinhaltet Pilot, Passagier, Gleitschirm, Gurtzeuge, Kleidung und Ausrüstung.

Anforderungen an den Piloten

Der Sirius ist ein Tandemgleitschirm. Deswegen muss der Pilot über die entsprechende Ausbildung verfügen. Außerdem muss er erfahren genug sein, um auf eventuell unerwartetes Verhalten des Passagiers während des Fluges reagieren zu können.

Bevor Sie diesen Schirm fliegen, sollten Sie:

- Die entsprechende praktische und theoretische Ausbildung haben.
- Die entsprechenden Berechtigungen und Versicherungen besitzen.
- In einem guten Gesundheitszustand und frei vom Einfluss von Stress sowie Drogen sein.
- Einen passenden Helm tragen.
- Ein passendes Gurtzeug und Rettungsgerät dabei haben.
- Einen gewissenhaften Vorflugcheck machen.



3. Während des Fluges

Wir empfehlen vor dem ersten Flug mit dem Sirius etwas Bodenhandlung zu üben und den ersten Flug unter ruhigen Bedingungen und in einem Ihnen bekannten Fluggelände durchzuführen.

A. Normalflug

Inbetriebnahme

Ein gewissenhafter Vorflugcheck ist unverzichtbar für einen sicheren Flug.

Bevor Sie den Gleitschirm starten, achten Sie darauf dass:

- Die Eintrittskante frei liegt.
- Die Leinen frei von Schlaufen und Knoten sind.
- Sich keine Äste, Gräser oder andere Objekte in den Leinen verfangen haben.
- Die Tragegurte mit dem Gurtzeug richtig verbunden sind.
- Die Bremsleinen sich frei durch die Rollen bewegen können.
- Die Knoten an Steuergriff und Leine sicher sind.
- Die Karabiner geschlossen sind.

Trimmer

Kontrollieren Sie die Trimmer vor jedem Start.

Geschlossene Trimmer (C & D Gurte haben dieselbe Länge wie A & B)

Es wird empfohlen diese Einstellung bei:

- Steilen Startplätzen zu verwenden.
- Schweren Passagieren zu verwenden (overall flight weight about xx kg)
- Dem Thermikfliegen, für maximalen Komfort und Effizienz zu verwenden.

Geöffnete Trimmer (C & D Gurte sind länger als A & B)

Es wird empfohlen diese Einstellung bei:

- Normalen Startbedingungen zu verwenden.
- Bei leichten Passagieren zu verwenden (overall flight weight about xx kg)
- Höherer erwünschter Geschwindigkeit zu verwenden.



Start

Der Schlüssel zu erfolgreichen Starts ist es, so oft wie möglich am Boden zu üben. Der Sirius kommt sehr weich und gut kontrollierbar nach oben. Er hat keine Tendenz den Piloten zu überschießen. Beim Vorwärtsstarten bei Null- oder sehr wenig Wind ist es nicht nötig stark an den A-Gurten zu ziehen. Geben Sie dem Gleitschirm Zeit, sich über Ihnen zu stabilisieren und kontrollieren Sie während des Vorwärtslaufens, ob die Kappe voll gefüllt und frei von Knoten oder Schlaufen ist. Es wird empfohlen, den Gleitschirm bei starkem Wind rückwärts zu starten.

Achtung: Der Pilot hat dafür zu sorgen, dass der Passagier gut eingewiesen wurde und den Startvorgang versteht.

Flug

Das beste Gleiten wird erreicht, wenn der Gleitschirm ungebremst fliegt. Das niedrigste Sinken wird erreicht, wenn der Gleitschirm symmetrisch ca. 20% angebremst geflogen wird.

Kurvenflug

Die Kurvenflugeigenschaften des Sirius setzen keine besonderen Kenntnisse voraus. Der Bremsdruck ist progressiv. Das führt zu einem sensiblen und sportlichen Fluggefühl. Im Notfall (z.B. bei gerissenen Bremsleinen) kann der Sirius mit den hinteren Tragegurten oder durch Gewichtsverlagerung gesteuert werden.

Landung

Bei Ihren ersten Flügen werden Sie davon überrascht sein, wie gut der Sirius gleitet. Beachten Sie das bei Ihren Landeanflügen und halten Sie sich die Möglichkeit offen, S-Kurven zu fliegen oder einen längeren Landeanflug zu machen.

Bei einer normalen Gegenwindlandung können Sie die Bremsen den vollen Weg herunterziehen, wenn Sie ca. einen Meter Abstand zum Boden haben. Bei Null Wind, oder wenn Sie eine Rückenwindlandung machen, empfiehlt es sich, die Bremsen einmal zu wickeln, um den Schirm besser Flaren zu können.

Achtung: Der Pilot hat dafür zu sorgen dass der Passagier gut eingewiesen wurde und den Landevorgang versteht. Achten Sie darauf, dass sich der Passagier bewegen kann und bei Bodenberührung mitlaufen kann.

B. Höhe abbauen

Die meisten Piloten werden irgendwann in eine Situation kommen, in der Sie schnell Höhe abbauen wollen. Das mag damit zusammenhängen, dass sich das Wetter ändert, sie sich an der Wolkenbasis befinden, sie nicht höher kommen wollen, oder einfach nur damit, dass sie ihren Flug schnell beenden wollen.

Optimalerweise ist die beste Möglichkeit Höhe abzubauen, einen Bereich mit sinkenden Luftmassen zu finden und dort zu bleiben. Auf diese Weise können Sie ganz normal auf den Boden zurück kommen. Falls es kein Sinken gibt, oder Sie sich in einem starken Steigen befinden, werden Sie eine Schnellabstiegshilfe benötigen.

Es gibt drei gebräuchliche Schnellabstiegshilfen:

- Ohren anlegen
- B-Stall
- Steilspirale

Jede dieser Abstiegshilfen führt zu einer Belastung ihres Gleitschirmes, und sollte vermieden werden wenn der Gleitschirm lange in einem guten Zustand bleiben soll.

Es ist sehr wichtig, diese Manöver unter professioneller Aufsicht, am besten bei einem Sicherheitstraining über Wasser, zu erlernen.

Ohren anlegen

Das Ohren anlegen ist die einfachste und sicherste Möglichkeit, Höhe abzubauen und gleichzeitig die Vorwärtsfahrt zu behalten. Abhängig davon, wie viele Zellen Sie bei diesem Manöver verwenden, können Sinkwerte von 3m/s bis zu 6m/s erreicht werden. Während diesem Manöver kann der Sirius alleine mit Gewichtsverlagerung gesteuert werden.

Einleitung: Greifen Sie sich so weit oben wie möglich auf beiden Seiten die äußeren A-Leinen. Ziehen Sie zuerst eine Seite nach unten, korrigieren Sie die Flugrichtung, und ziehen Sie dann die andere Seite nach unten. Halten Sie beide Gurte ruhig. Gehen Sie sicher, dass die Leinen symmetrisch nach unten gezogen sind und die Ohren auf beiden Seiten gleich anliegen.



Ausleitung: Unter normalen Umständen füllen sich die Ohren von alleine, wenn die Leinen Freigegeben werden. Sie können diesen Vorgang mit leichtem anbremsen beschleunigen.

B-Stall

Der B-Stall ist ein sehr effizientes Manöver um Höhe abzubauen, erlaubt aber keine Vorwärtsfahrt.

Einleitung: Greifen Sie die beiden B-Tragegurte von außen an den Schekeln. Ziehen sie beide B-Tragegurte gleichmäßig nach unten, bis die Strömung an der Kappe verloren geht und der Schirm vollständig in den vertikalen Sinkflug übergeht. Danach sollten die B-Gurte in dieser Position gehalten werden um ein ruhiges Sinken zu gewährleisten.

Ausleitung: Führen Sie die beiden B-Tragegurte zügig und gleichmäßig wieder in die Ausgangsposition zurück. Der Sirius geht automatisch in den Normalflug zurück. Wenn Sie die B-Tragegurte zu langsam zurückführen, kann es zu Sackflug oder durch Ungleichmäßigkeiten zu einer Negativdrehung kommen.

Steilspirale

Die Steilspirale ist das effizienteste Manöver um schnell Höhe zu vernichten. Während der Steilspirale sind Gleitschirm und Pilot starken Zentrifugalkräften ausgesetzt, was den Gleitschirm stark belastet. Deswegen wird es als Extremflugmanöver betrachtet.

Einleitung: Verlagern Sie ihr Gewicht nach innen und erhöhen Sie den Bremsdruck bis der Gleitschirm langsam von einer Kurve, über eine immer steiler werdende Kurve in die Steilspirale geht. Wenn Sie in der Steilspirale sind, können Sie die Sinkgeschwindigkeit und Schräglage mit Gewichtsverlagerung und der Außenbremse kontrollieren.

Ausleitung: Der Sirius leitet die Steilspirale aus, sobald die Bremsen freigegeben werden und das Gewicht in Neutralstellung gebracht wurde. Zu schnelles freigegeben der Bremsen kann zu einem Aufschaukeln des Gleitschirms führen, was ein teilweises Einklappen zur Folge haben kann. Beenden Sie die Steilspirale immer in einer sicheren Höhe.

Hinweis: Der Pilot muss sich darüber im Klaren sein, dass die oben genannten Manöver schwieriger sein können, als er es von seinem Einsitzer Gleitschirm gewöhnt ist. Das hängt mit der Größe des Tandemgleitschirms zusammen. Der Pilot muss gut trainiert sein, um diese Manöver auch beim maximal Startgewicht von xx kg zu beherrschen.



Achtung: Der Pilot hat dafür zu sorgen, dass der Passagier gut in die Abstiegsmanöver eingewiesen wurde, bevor sie eingeleitet werden. Das Verhalten des Passagiers kann unvorhersehbar sein und der Pilot muss auf dieses Verhalten reagieren können. .

D. Extremflug

Klapper können beim Fliegen in bewegter Luft passieren, aber in den meisten Fällen wird sich der Sirius ohne Piloteninput stabilisieren. Wenn Sie den Sirius leicht anbremsen, wird das die meisten Klapper verhindern und Sie werden mehr Feedback von der Kappe bekommen.

Ein aktiver Flugstil hilft dabei, Klapper zu vermeiden. Das Ziel beim aktiven Fliegen ist, den Schirm mit Hilfe der Bremsen und Gewichtsverlagerung über dem Piloten zu halten.

Es ist wichtig die im Folgenden beschriebenen Flugzustände unter qualifizierter Aufsicht und im besten Fall bei einem Sicherheitstraining immer wieder zu üben.

Seitlicher Klapper

Der Sirius wird sich normalerweise nach einem seitlichen Klapper wieder selbst füllen, allerdings kann sich der Flügel leicht in Richtung des Klappers drehen. Sie sollten immer versuchen, die ursprüngliche Flugrichtung mit Hilfe von Gewichtsverlagerung auf der entgegengesetzten Seite des Klappers beizubehalten. Sie können das Gegensteuern verstärken, indem Sie die offene Seite des Schirms ein wenig anbremsen. Falls sich der Klapper nicht von alleine öffnen sollte, können Sie mit vorsichtigem pumpen mit der Bremse an der geklappten Seite nachhelfen.

Wenn Sie im beschleunigten Flug einen großen seitlichen Klapper haben, kann es auf Grund der unterschiedlichen Trägheit zwischen Pilot und Gleitschirm dazu führen, dass der Gleitschirm nach hinten fällt. In diesem Fall ist es wichtig, dass sie mit der Reaktion auf den Klapper warten, bis der Gleitschirm wieder über ihnen ist. Achtung, eine verfrühte Reaktion kann einen Strömungsabriss zur Folge haben.

Symmetrischer Klapper

Ein symmetrischer Klapper oder Front Klapper wird sich im Normalfall wieder von alleine öffnen. Der Sirius wird ein wenig anfahren und zur normalen Fluggeschwindigkeit zurückkehren. Bremsen Sie den Gleitschirm nicht an, während er hinter ihnen ist, sonst kommt es zum Strömungsabriss.



Sackflug

Der Sirius hat nicht die Tendenz in den Sackflug zu gehen oder im Sackflug zu bleiben. Falls der Gleitschirm doch in einen Sackflug gehen sollte, beschleunigen Sie ihn entweder mit dem Öffnen der Trimmer, oder indem Sie die A-Gurte nach vorne drücken. Bremsen Sie den Schirm auf keinen Fall an, wenn er sich im Sackflug befindet. Ein nasser Gleitschirm hat eine höhere Sackfluganfälligkeit. Sollten Sie also einmal durch Regen fliegen, beschleunigen Sie den Gleitschirm und vermeiden Sie es die Ohren anzulegen, solange der Gleitschirm nass ist.

Full Stall

Der Full Stall ist ein radikales Manöver, dass nur in Ausnahmesituationen benötigt wird. Um den Full Stall einzuleiten, wickeln Sie zuerst beide Bremsen ein- bis zweimal und ziehen Sie dann beide Bremsen langsam und gleichmäßig nach unten. Halten Sie ihre Hände fest unter dem Sitzbrett, bis der Schirm hinter Sie fällt und sich entleert hat. In einem stabilen Full Stall wird die Kappe ständig von vorne nach hinten pendeln. Achten Sie darauf dass sie die Bremsen symmetrisch freigeben während der Schirm vor ihnen ist. Geben Sie die Bremsen auf keinen Fall frei, während der Schirm hinter Ihnen ist.

Der Sirius wird automatisch in den Normalflug zurückkehren, wenn Sie die Bremsen freigeben. Um den Full Stall korrekt auszuleiten, geben Sie die Bremsen zunächst nur ein bisschen frei, um den Schirm vorzufüllen. Wenn der Schirm vorgefüllt ist und vor Ihnen ist, können Sie die Bremsen ganz freigeben. Der Sirius zeigt keine Tendenz bei einer korrekten Ausleitung stark vor den Piloten zu schießen.

Falls die Bremsen zu früh oder zu schnell freigegeben werden, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass er nach vorne schießt. Das kann mit gleichmäßigem beidseitigem Anbremsen verhindert werden. Achten Sie darauf, die Bremsen nicht asymmetrisch freizugeben, sonst kann dies zu einem großen Seitenklapper führen.

Einseitiger Strömungsabriss

Falls die Strömung einseitig abreißt, wird der Schirm bei Freigabe der Bremsen in den Normalflug zurückkehren. Wenn der Gleitschirm nach vorne kommt, bremsen Sie ihn an um einen Klapper zu verhindern. Warten Sie immer, bis der Gleitschirm vor oder



über ihnen ist – Bremsen Sie niemals an, wenn der Gleitschirm hinter ihnen ist, sonst riskieren Sie einen Strömungsabriss.

Achtung: Eine falsche Reaktion des Piloten zur falschen Zeit kann eine unproblematische Situation schnell zu einer gefährlichen Situation werden lassen. Extreme Manöver können ihren Gleitschirm auch Kräften aussetzen, die ihn beschädigen können. Trainieren Sie die richtigen Techniken unter professioneller Aufsicht, am besten in einem Sicherheitstraining über Wasser.

4. Pflege, Wartung und Reparaturen

Die Materialien aus denen der Sirius gebaut ist, wurden im Hinblick auf eine lange Haltbarkeit ausgewählt. Wenn Sie sorgfältig mit ihrem Gleitschirm umgehen und die folgenden Richtlinien beachten, wird ihnen der Sirius sehr lange Freude bereiten. Übermäßige Abnutzung kann folgende Ursachen haben: schlechtes Ground Handling, schlampiges Packen, unnötige UV Belastung, Kontakt mit Chemikalien, Hitze und Feuchte.

Ground Handling

- Achten Sie auf einen passenden Platz zum Ground Handling. In Wurzeln oder an Steinen verfangene Leinen führen zu übermäßiger Belastung der Leinen und Aufhängepunkte. Leinen, die am Tuch reiben können es beschädigen.
- Lassen Sie den Gleitschirm beim landen nie auf die Eintrittskante fallen. Der plötzliche Druckanstieg kann die Luftundurchlässige Beschichtung des Tuchs und das Innenleben des Gleitschirms beschädigen.
- Ziehen Sie den Gleitschirm nicht über Gras, Sand oder Steine. Das verkürzt die Lebensdauer und erhöht die Porosität.
- Achten Sie darauf nicht auf Tuch und Leinen zu treten.
- Machen Sie keine Knoten in die Leinen.

UV Belastung

Schützen Sie das Tuch und die Leinen vor unnötiger Belastung durch UV Strahlen.



Lagerung

- Vermeiden Sie es, den Gleitschirm zu packen, solange er Nass ist. Falls es keine andere Möglichkeit gibt, trocknen Sie ihn so bald wie möglich. Vermeiden Sie es den Gleitschirm zu lagern, solange er feucht oder nass ist: das ist die häufigste Ursache für eine übermäßige Abnutzung des Schirms.
- Vermeiden Sie Kontakt mit Salzwasser. Falls Salzwasser auf den Schirm kommt, spülen Sie ihn mit klarem Wasser ab und trocknen Sie ihn geschützt vor Sonnenstrahlen, bevor Sie ihn Lagern.
- Benutzen Sie immer den Innenpacksack.
- Sorgen Sie dafür, dass der Gleitschirm Temperaturen über 50°C nicht ausgesetzt wird.
- Lassen Sie ihren Gleitschirm niemals in Kontakt mit Chemikalien kommen. Reinigen Sie ihren Gleitschirm nur mit lauwarmem Wasser. Reinigen Sie ihn niemals durch Schruppen.
- Falls Sie vorhaben den Gleitschirm für längere Zeit zu lagern, packen Sie ihn nicht zu fest. Lassen Sie, wenn möglich den Packsack offen, damit jede Feuchtigkeit aus dem Schirm entweichen kann.

Reparaturen

- Kleine Löcher in der Kappe können mit Klebesegel repariert werden.
- Größere Reparaturen, wie das Austauschen von Bahnen sollten nur von Fachpersonal ausgeführt werden.
- Beschädigte Leinen sollten von ihrem Axis Händler ausgetauscht werden. Falls eine Leine ausgetauscht wurde, vergleichen Sie immer ihre Länge mit der gleichen Leine auf der anderen Seite des Schirms. Nach dem Austauschen einer Leine sollten Sie den Gleitschirm aufziehen um zu überprüfen, ob alles korrekt ist.
- Nach Baum- oder Wasserlandungen sollten Sie den Gleitschirm sorgfältig auf Beschädigungen untersuchen. Falls Sie den Verdacht haben, der Gleitschirm könnte beschädigt sein, setzen Sie sich mit ihrem Axis Händler in Verbindung.



- Ihr Gleitschirm muss alle zwei Jahre, spätestens aber nach 100 Flugstunden von einem von Axis autorisierten Checkbetrieb gecheckt werden.

5. Technische Daten

Der Sirius hat für seine Klasse ein stark gekrümmtes Profil. Das sorgt für großartige Leistung, sehr gute Kurveneigenschaften und einen hohen Grad von Sicherheit.

Die Kappe wird durch Bänder verstärkt, die in den Zellen zwischen den Aufhängepunkten verlaufen – welche Deformation der Kappe verhindern und es erlauben, weniger Leinen zu verbauen, was zu weniger Widerstand führt.

Geteilte A-Gurte erleichtern es, die Ohren anzulegen.

Alle Nähte sind in der Kappe, um besser geschützt zu sein.

Zulassung

Der Sirius hat die Einstufung **EN-B** erhalten. Die Seriennummer und das Typenschild jedes Schirms, befindet sich an den Flügelenden. Die Zulassung ist gültig für alle Gurtzeuge vom Typ ABS. Diese Gurtzeuge erlauben nur einen bestimmten Bereich der Brustgurteinstellung. Der Empfohlene Abstand zwischen den Karabinern beträgt **42** cm. (38 cm, wenn der Pilot (Passagier) weniger als 50 kg wiegt, 46 cm wenn der Pilot (Passagier) mehr als 80 kg wiegt.

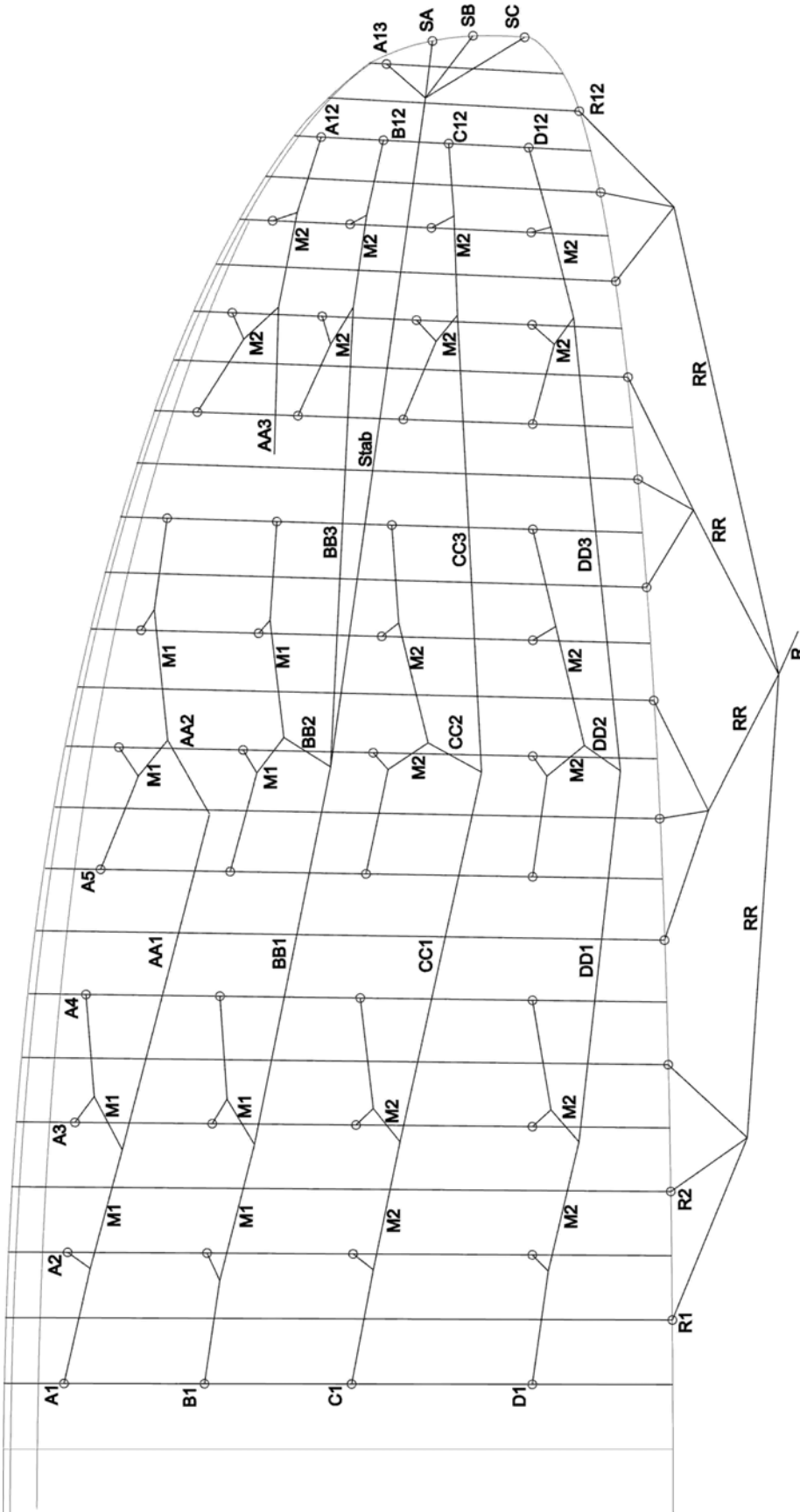
Wenn der Abstand zwischen den Karabinern mehr als 42 cm (38, 46 cm) beträgt, vergrößert sich wie bei allen Gleitschirmen die Kontrolle bei Gewichtsverlagerung und der Gleitschirm gibt mehr Feedback an den Piloten. Allerdings wird sich das Extremflugverhalten negativ verändern. Wenn der Abstand kleiner als 42 cm eingestellt ist, fühlt sich der Gleitschirm stabiler an, es vergrößert sich die Gefahr eines Twists.

Der Sirius ist gebaut für Hang und Windenstart. Er ist nicht geeignet für das Paramotor fliegen. Die Benutzung eines Paramotors oder einer ähnlichen Vorrichtung wurde weder von Axis noch von einer Zulassungsbehörde getestet.



Technische Daten und Leinenplan

Maximale Flügeltiefe	cm	345,00
Fläche	m²	40,81
Spannweite	m	14,70
Streckung	-	5,30
Projezierte Fläche	m²	34,40
Projezierte Spannweite	m	11,28
Projezierte Streckung	-	3,70
Anzahl der Zellen	-	52
Startgewicht	kg	120-220
Min. Geschwindigkeit	km/h	23
Trimm Geschwindigkeit / Trimmer geschl.	km/h	36
Trimm Geschwindigkeit / Trimmer offen	km/h	50
Minimales Sinken	m/s	1
Gleitzahl	-	8,7
Zulassung	-	EN-B





Leinenlängen

SIRIUS									
-									
<u>A1</u>	<u>909,1</u>	<u>B1</u>	<u>899,05</u>	<u>C1</u>	<u>900,8</u>	<u>D1</u>	<u>916,85</u>	<u>R1</u>	<u>967,65</u>
<u>A2</u>	<u>900,3</u>	<u>B2</u>	<u>890,4</u>	<u>C2</u>	<u>892,25</u>	<u>D2</u>	<u>908,5</u>	<u>R2</u>	<u>944,15</u>
<u>A3</u>	<u>898,1</u>	<u>B3</u>	<u>888,15</u>	<u>C3</u>	<u>890,55</u>	<u>D3</u>	<u>906,6</u>	<u>R3</u>	<u>935,85</u>
<u>A4</u>	<u>903,05</u>	<u>B4</u>	<u>893,75</u>	<u>C4</u>	<u>895,95</u>	<u>D4</u>	<u>911,9</u>	<u>R4</u>	<u>923,7</u>
<u>A5</u>	<u>896,75</u>	<u>B5</u>	<u>888,95</u>	<u>C5</u>	<u>891,3</u>	<u>D5</u>	<u>907,1</u>	<u>R5</u>	<u>909,9</u>
<u>A6</u>	<u>888,3</u>	<u>B6</u>	<u>881,9</u>	<u>C6</u>	<u>884,4</u>	<u>D6</u>	<u>900,1</u>	<u>R6</u>	<u>911,4</u>
<u>A7</u>	<u>883,85</u>	<u>B7</u>	<u>878,4</u>	<u>C7</u>	<u>881,3</u>	<u>D7</u>	<u>896,9</u>	<u>R7</u>	<u>904,35</u>
<u>A8</u>	<u>884,5</u>	<u>B8</u>	<u>880,05</u>	<u>C8</u>	<u>883</u>	<u>D8</u>	<u>897,75</u>	<u>R8</u>	<u>894,45</u>
<u>A9</u>	<u>869,45</u>	<u>B9</u>	<u>865,8</u>	<u>C9</u>	<u>870,15</u>	<u>D9</u>	<u>884,05</u>	<u>R9</u>	<u>895,75</u>
<u>A10</u>	<u>855,25</u>	<u>B10</u>	<u>852,55</u>	<u>C10</u>	<u>857,95</u>	<u>D10</u>	<u>870,4</u>	<u>R10</u>	<u>882,95</u>
<u>A11</u>	<u>840</u>	<u>B11</u>	<u>839,1</u>	<u>C11</u>	<u>843,25</u>	<u>D11</u>	<u>855,25</u>	<u>R11</u>	<u>871,7</u>
<u>A12</u>	<u>829,05</u>	<u>B12</u>	<u>828,05</u>	<u>C12</u>	<u>831,4</u>	<u>D12</u>	<u>840,7</u>	<u>R12</u>	<u>861,45</u>
-		<u>SA</u>	<u>799,35</u>						-
-		<u>SB</u>	<u>792,15</u>						-
-		<u>SC</u>	<u>793,45</u>						-
-		<u>SD</u>	<u>802,8</u>						-
-									-

Leinenlängen inklusive Tragegurt, Kaskaden und Aufhängepunkten.



A1	120	171,65	B1	120	161,15	C1	120	164,20	D1	120	178,55
A2	120	162,45	B2	120	151,7	C2	120	155,55	D2	120	169,50
A3	120	160,05	B3	120	150,25	C3	120	153,50	D3	120	168,05
A4	120	165,1	B4	120	155,8	C4	120	159,25	D4	120	173,00
A5	120	159,6	B5	120	151	C5	120	154,80	D5	120	168,70
A6	120	150,85	B6	120	143,4	C6	120	147,60	D6	120	161,35
A7	120	146,7	B7	120	140,25	C7	120	144,95	D7	120	158,30
A8	120	147,1	B8	120	142,25	C8	120	146,55	D8	120	159,05
A9	120	132,3	B9	120	128,55	C9	120	133,80	D9	120	145,50
A10	120	117,85	B10	120	115,25	C10	120	120,90	D10	120	131,60
A11	120	102,7	B11	120	101,7	C11	120	106,70	D11	120	116,45
A12	120	91,95	B12	120	90,95	C12	120	94,60	D12	120	102,15
A13	120	159,35									
M1	275	198,9	M1	275	198,9	MC1	200	198,90	MD1	200	198,90
M1	275	198,9	M1	275	198,9	MC1	200	198,90	MD1	200	198,90
M1	275	198,9	M1	275	198,9	MC1	200	198,90	MD1	200	198,90
M1	275	198,9	M1	275	198,9	MC2	200	198,90	MD2	200	198,90
M2	200	198,9	M2	200	198,9	MC2	200	198,90	MD2	200	198,90
M2	200	198,9	M2	200	198,9	MC2	200	198,90	MD2	200	198,90
AA1	450	500,85	BB1	450	501,1	CC1	360		DD1	360	500,50
AA2	450	499,8	BB2	450	500,95	CC2	360		DD2	360	500,50
AA3	360	498,75	BB3	360	499,6	CC3	360		DD3	360	500,50
			Stab	230	600,55				SA	120	151,95
									SB	120	153,20
									SC	120,00	162,50

R1	120	234,95				type of line	
R2	120	211,25	RR1	200	338,30	120	Liros PPSL 120
R3	120	202,85	RR2	200	338,30	200	Liros PPSL 200
R4	120	190,65	RR3	200	338,30	275	Liros PPSL 275
R5	120	176,75	RR4	200	338,30	230	Cousin Ligne technora 230 DaN
R6	120	178,10				360	Cousin Ligne technora 360 DaN
R7	120	171,35	R	D200	403,70	450	Cousin Ligne technora 450 DaN
R8	120	161,10				D200	Liros DFSL 200
R9	120	162,80					
R10	120	150,00					
R11	120	138,55					
R12	120	128,60					



Verwendete Materialien

Kappe

Ober- und Untersegel ohne Eintrittskante: Porcher Sport: Skytex 9017 E77A, water-repellent, 40 g/m²

Ober- und Untersegel Eintrittskante Porcher Sport: Skytex 9092 E85A, evolution, 45 g/m²

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

Verstärkungen: Porcher Sport: SR Scrim-2420

Faden: Bonded Nylon D60 (canopy, lines PPSL 120, PPSL 160)

Bonded Nylon D40 (lines PPSL 200, PPSL 275, Technora 230/1.8, Technora 360/2.1, Technora 450/2.5)

Aufhängung

Lines

LIROS: Dyneema PPSL 120/1.15, minimum strength 120 daN

(Explainer: Dyneema power polyethylene serial line, 120kg breaking strain, 1.15mm diameter, minimum strength circa 120kg)

LIROS: Dyneema PPSL 160/1.40, minimum strength 160 daN

LIROS: Dyneema PPSL 200/1.42, minimum strength 200 daN

LIROS: Dyneema PPSL 275/1.90, minimum strength 275 daN

Cousin Trestec: Technora 230/1.8

Cousin Trestec: Technora 360/2.1

Cousin Trestec: Technora 450/2.5

LIROS: Dyneema DFSL 200/1.42, minimum strength 200 daN

Tragegurte:

PES webbing 1400/25 mm, Mouka Tisnov, CZ

Schäkel:

Rapid Triangle 300/4, ELAIR Service, Vojtech Bezdek, CZ

Trimmer:

25 mm KAMET, Jan Grac, CZ



6. Über Axis

Axis begann 2001 Gleitschirme zu entwickeln und zu bauen. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten und viele der besten Wettkampfpiloten der Welt entschieden sich dazu, Axis Schirme zu fliegen. Sie gewannen Podiumsplätze auf der ganzen Welt, den letzten Weltcups und sogar bei den Weltmeisterschaften.

Die Lektionen die wir in Tausenden von geflogenen Stunden im Wettkampf gelernt haben, halfen uns dabei den Sirius zu entwickeln. Eine neue Generation von Tandemgleitschirm.

Wir freuen uns auf eure Meinung über unseren neuen Sirius. Schreibt uns an info@axispara.cz oder info@axispara.de.

Bitte Beachten

Wir haben uns alle Mühe gegeben dass die Informationen in diesem Handbuch korrekt sind, aber bitte beachten Sie, dass es nur Richtlinien sind. Es ist kein Trainingshandbuch. Es sollte nicht als Ersatz für ein Training unter professioneller Aufsicht genommen werden.

Es kann sein, dass sich einzelne Punkte im Handbuch ohne Vorankündigung ändern. Schauen Sie für aktuelle Informationen auf unsere Internet Seite.

Viel Spaß mit ihrem Sirius!

www.axispara.cz

www.axispara.co.uk



Produced by www.axispara.co.uk, october 2009