

Handbuch für Gleitschirm AMAYA 3 S, M, L & XL

Allgemeine Informationen	2
Anforderungen an den Piloten	2
Gleitschirmfliegen im Allgemeinen	2
AMAYA 3 im Querschnitt	3
Leinenplan	4
Schema eines Tragegurtes	5
Technische Daten und Spezifikationen	6
Betriebsgrenzen	7
Flugtechnik	7
Kontrolle des Schirms vor dem Start	7
Start	8
Kurvenflug	9
Schnellabstiegshilfen	9
Ohren anlegen	9
Steilspirale	10
B-Stall	10
Bremsen und Bremseinsatz	11
Einsatz des Beschleunigers	11
Einklappen asymmetrisch oder frontal	11
Strömungsabriss, Stall	12
Lenken ohne Bremsen	12
Besondere Flugtechnik	13
Bemerkungen zur Zulassung	13
Einstellung des Sitzes	13
Wartung und Kontrolle	14
Reparaturen	14
Gleitschirmfliegen und Umwelt	14
Kontrollen	15
Auslieferungskontrolle	15
Periodische Kontrollen	15
Recycling	15
Garantie	16
Garantieverlängerung	16

Handbuch für Gleitschirm AMAYA 3 S, M, L & XL

Allgemeine Informationen

Name des Gleitschirm-Modells: AMAYA 3 XS, AMAYA 3 S,
AMAYA 3 M et AMAYA 3 L

Name und Adresse des Herstellers: Mcc Aviation SA
La Tuilière
CH-1091 Grandvaux
Schweiz
www.mccaviation.ch
mccaviation@bluewin.ch

Der AMAYA 3 eignet sich für einen Grossteil von Piloten, sowie zur Schulung. Er charakterisiert sich durch ein ausgesprochen gutmütiges und tolerantes Flugverhalten mit grosser passiver Sicherheit.

Der AMAYA 3 wurde in der Kategorie A nach der EN 926-2 : 2013, EN 926-1 : 2015 & LTF. zugelassen.

Handbuch Version vom Februar 2016.

Die letzte aktualisierte Version dieses Handbuchs finden Sie auf der Internetseite www.mccaviation.ch

Dieses Handbuch entspricht den Anforderungen der Norm EN 926-2 : 2013 für die Betriebsanleitung.

Anforderungen an den Piloten

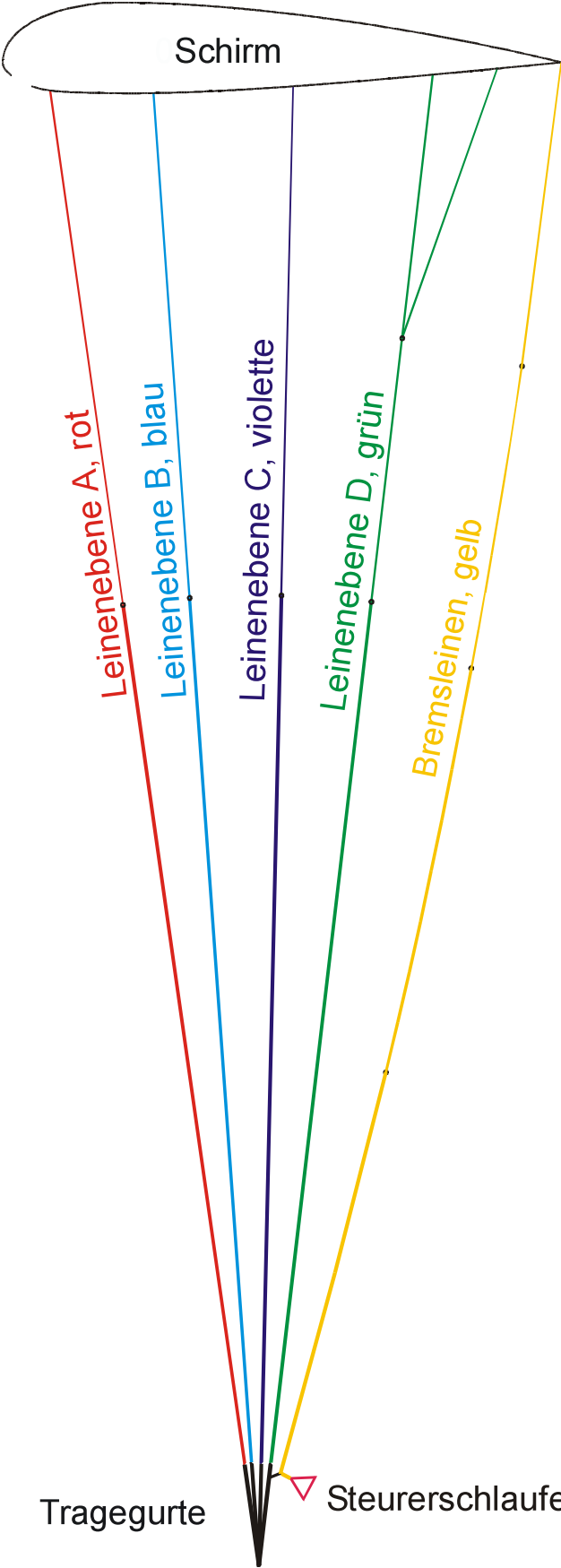
Der AMAYA 3 ist ein Gleitschirm mit hoher passiver Sicherheit und toleranter Charakteristik. Er ist sehr tolerant gegen extreme Fluglagen.

Der AMAYA 3 ist wegen seiner mässigen Streckung und den langen Bremswegen für alle Piloten und speziell für die Schulung bestens geeignet.

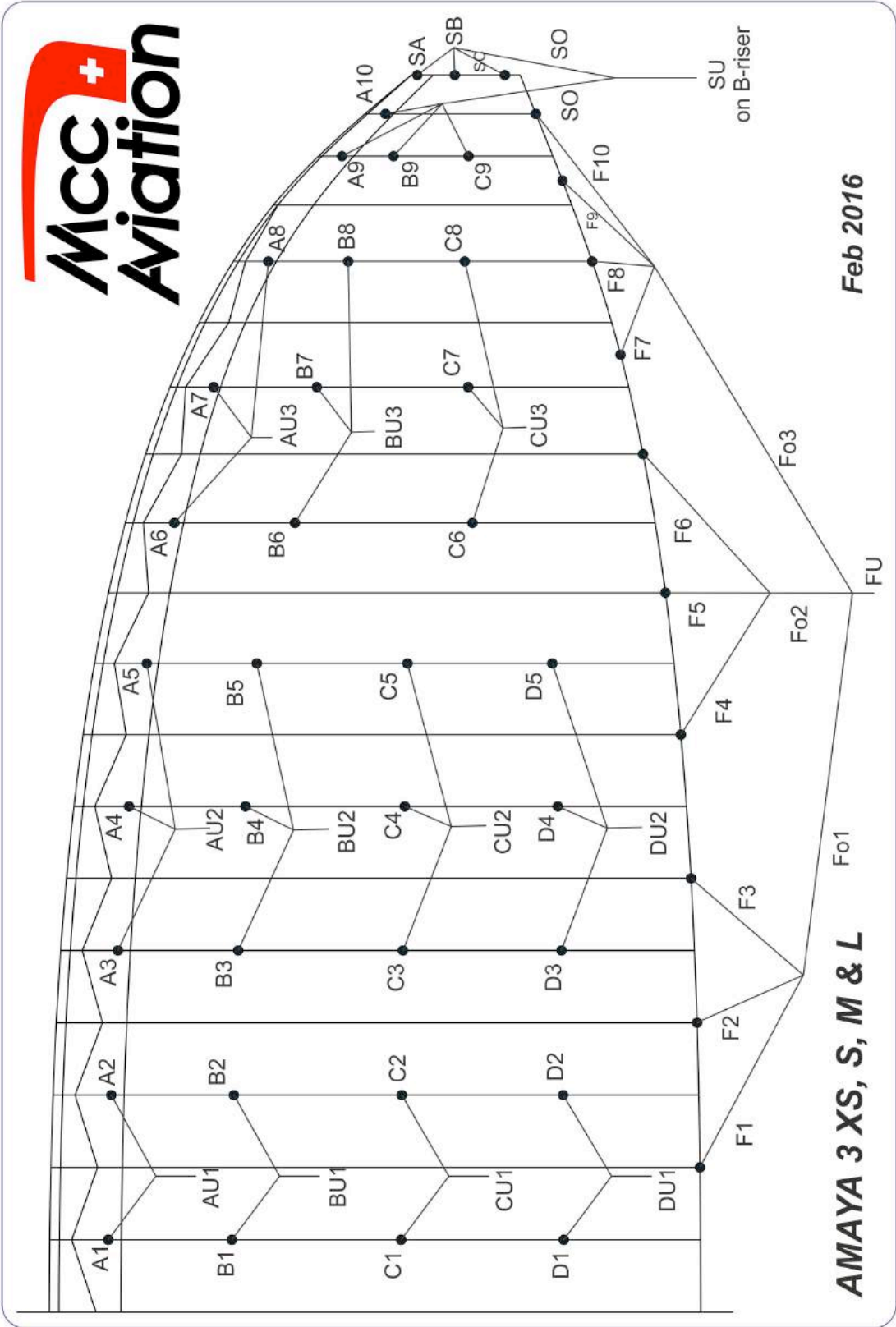
Gleitschirmfliegen im Allgemeinen

Jede eigenmächtige Aenderung hat das Erlöschen der Betriebserlaubnis zur Folge. Die Benutzung dieses Gleitschirms erfolgt ausschliesslich auf eigene Gefahr. Jede Haftung vom Hersteller oder Vertrieb ist ausgeschlossen. Der Pilot trägt die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit seines Fluggerätes. Es wird vorausgesetzt, dass der Pilot die gesetzlichen Bestimmungen respektiert und seine Fähigkeiten den Ansprüchen des Gleitschirms entsprechen.

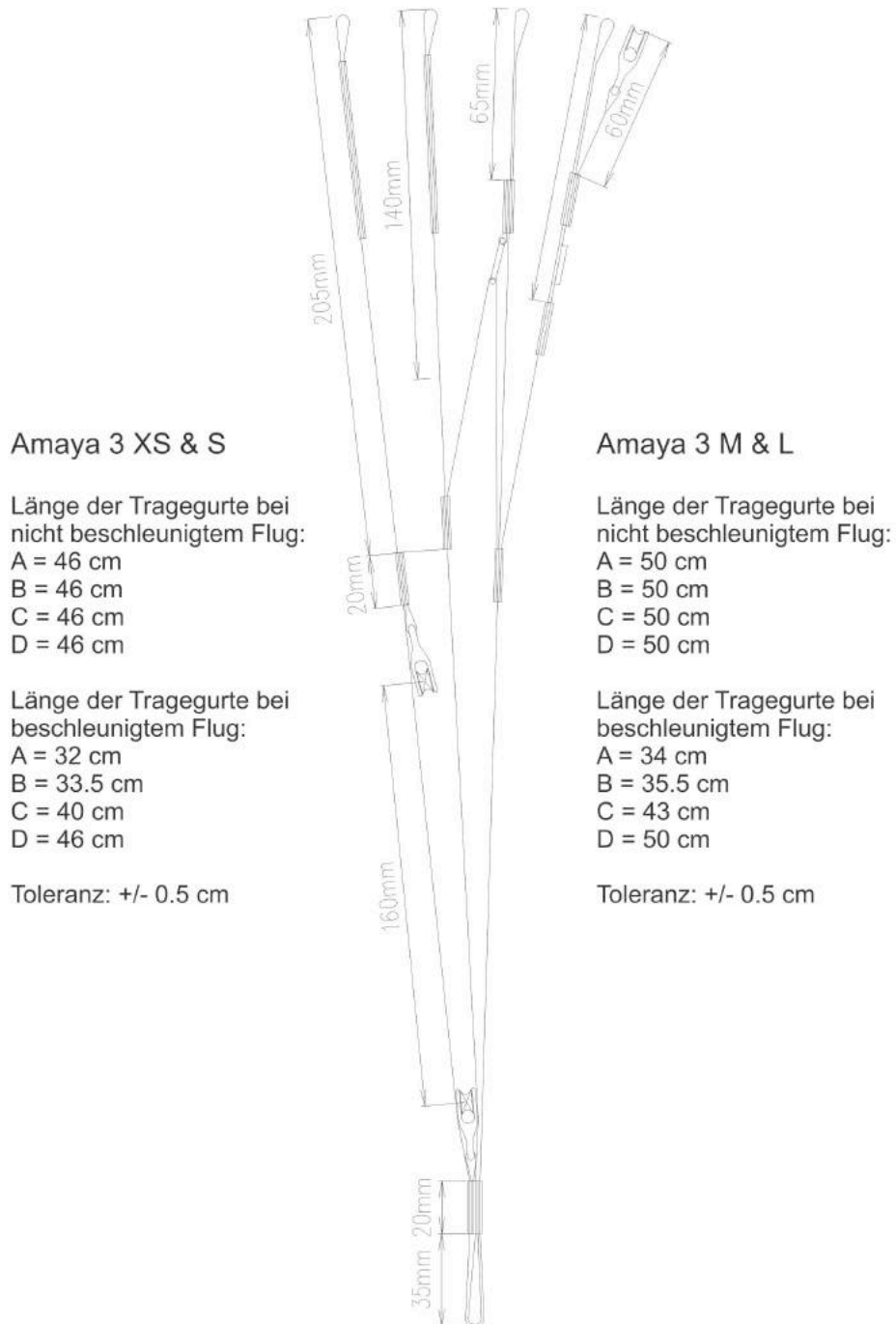
AMAYA 3 im Querschnitt



Leinenplan



Schema eines Tragegurtes



Technische Daten und Spezifikationen

- Anzahl der Zellen : 38
- Anzahl der Tragegurte : 5 Tragegurte (A, A', B, C & D)
- Keine Trimmer auf den zugelassenen Modellen
- Minimaler Bremsweg vor dem Strömungsabriss gemäss Richtlinien EN 926-2 : 2013 :

Amaya 3 XS : 55 cm

Amaya 3 S : 60 cm

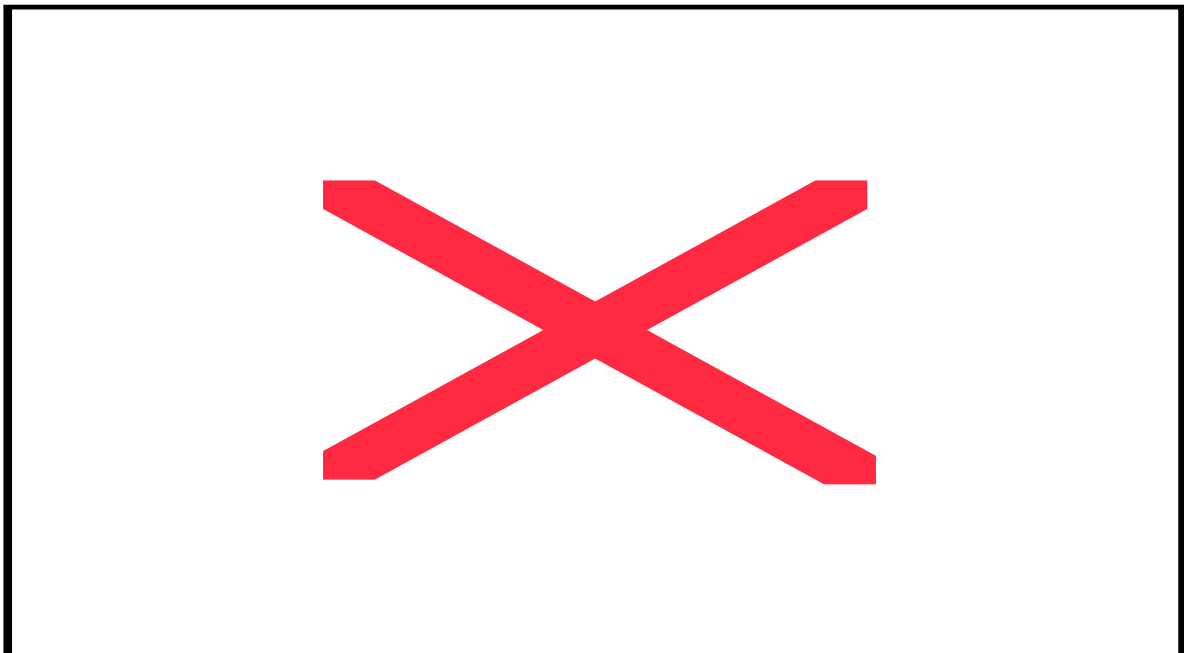
Amaya 3 M & L : 65 cm

Der Trimm und der Bremsweg müssen all Zeit nach der Norm und deren Toleranzen eingestellt sein EN 926-2 : 2013 (+/- 1 cm gemäss den totalen Leinenlängen auf den Leinenplänen)

Bis auf die Bremsen und den Beschleuniger, sind keine anderen Systeme auf den zugelassenen Modellen vorgesehen.

Liste der Leinenlänge Anhang 1

Liste der verwendeten Materialien Anhang 2



Betriebsgrenzen

Der AMAYA 3 ist ausschliesslich als Einsitzer (Solofliegen) zugelassen. Im Allgemeinen müssen die meteorologischen und thermischen Bedingungen jederzeit denen für das Gleitschirmfliegen entsprechen und darüberhinaus vor allem den Anforderungen des Piloten. Mässiger Wind (4 auf der Beaufortskala oder 20-28 km/h) können bereits erhebliche Turbulenzen erzeugen und sind daher zu vermeiden.

Das Acrofliegen (Figuren welche über einen Winkel von 30° beim Rollen und Nicken überschreiten) gehen über das Normalflugverhalten des AMAYA 3 hinaus und sind nicht zugelassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften über das Gleitschirmfliegen müssen jeder Zeit berücksichtigt und befolgt werden.

Die Zulassungsvorschriften (max. Abfluggewicht, Geometrie des Gurtzeugs, Trimm, die Länge der Bremsen, usw.) sowie alle Hinweise dieses Handbuchs müssen jederzeit berücksichtigt werden.

Das Flugverhalten des AMAYA 3 bei Windenstart und motorisiertem Flug war nicht teil der Zulassung gemäss EN 926-2 : 2013.

Flugtechnik

Generell ist der AMAYA 3 konventionell zu fliegen.

Untenstehende Ausführungen sollen helfen, sich rasch und ohne Probleme mit dem AMAYA 3 zurecht zu finden.

Kontrolle des Schirms vor dem Start

- 1. Kontrolle der Schirmkappe:** Kontrollieren Sie das Segel auf Beschädigung und Strukturschäden (Profil und Diagonalen) sowie Beschädigung der Nähte.
- 2. Kontrolle der Stammleinen:** Kontrollieren Sie die Leinen auf Beschädigung und auf korrekte Aufhängung.
- 3. Kontrolle der Leinenschlösser:** Die Leinenschlösser müssen korrekt montiert und verschlossen sein.
- 4. Kontrolle der Galerieleinen:** Kontrollieren Sie die Galerieleinen auf Beschädigung und auf Verdrehung.
- 5. Kontrolle der Bremsleinen:** Kontrollieren Sie die Bremsleinen auf freien Lauf und korrekte Länge (im ungebremsten ‚Normalflug‘ dürfen die Bremsen die Kappe nicht verformen).
- 6. Kontrolle der Traggurte:** Kontrollieren Sie die Gurte, auf Beschädigungen oder Verdrehungen

Start

Es empfiehlt sich, die Kappe des AMAYA 3 leicht bogenförmig auszulegen. Somit erfahren die Leinen in der Segelmitte während des Aufziehvorganges als erstes einen Zug.

Positionieren sie sich vor dem Aufziehen in der Mitte des Schirmes. Dies geschieht, indem sie die Tragegurte unterhalb der Leinenschlösser halten, die Leinen zur Flügelmitte leicht straffen und die Leinen zu den Flügelenden beidseitig gleichmässig durchhängen lassen.

Bei Windstille oder leichtem Aufwind füllt sich der AMAYA 3 nach einigen entschlossenen Schritten und wenig Druck auf die A-Gurte zuverlässig und steigt konsequent über ihren Kopf.

Die Traggurte sollten beim Aufziehen weder nach vorne gestossen, noch nach unten gezogen werden. Eigentlich genügt es wenn sie die Gurte mit etwas Druck nach oben führen, bis der Schirm den Scheitelpunkt erreicht hat.

Steht der Schirm über dem Piloten, werden die Traggurten losgelassen und die Schritte bis zum Abheben sanft beschleunigt.

Achten sie darauf, die Traggurte während des Beschleunigens unter Druck zu halten, indem sie den Oberkörper (Körperschwerpunkt) vor den Füßen behalten.

Die Startstrecke kann durch dosiertes Anbremsen der Kappe während den letzten Schritte verkürzt werden.

Ist der Aufwind am Starplatz stärker, kann die Kappe während des Aufziehens kontrolliert werden. Bei starkem Wind besteht die Möglichkeit, dass die Kappe den Piloten überholt. In diesem Fall muss die Kappe im Scheitelpunkt entsprechend abgebremst werden. Auch hier lässt sich die Startstrecke durch gezielten Einsatz der Bremsen verkürzen.

Landen

Der AMAYA 3 hat eine gute Gleitleistung (über 7.5) und ein feines Kurven-Handling, dies ist bei der Landeinteilung zu berücksichtigen. Brüske Bremsbewegungen sind im Landeanflug unbedingt zu unterlassen. Wir empfehlen Ihnen, die ersten Flüge mit dem AMAYA 3 in einem Ihnen bekannten Gebiet mit grossem Landeplatz zu machen.

Pendeln und zu langsames Fliegen ist beim Landeanflug zu vermeiden.

Empfehlung: In der Landevolte mit dem AMAYA 3 negativ steuern. Dies wird mit symetrischem 30% Bremsen eingeleitet, der Schirm wird damit langsamer. Dann wird die äussere Bremse ruhig losgelassen.

Genügend Geschwindigkeit auf den letzten Metern des Endanflugs gibt Reserve für ein sauberes Ausflairn und sanftes Landen.

Kurvenflug

Der AMAYA 3 wurde speziell für ein angenehmes Kurvenhandling und ein überschaubares und stabiles Flugverhalten in der Thermik entwickelt. Aktives Fliegen ist mit dem AMAYA 3 nicht Voraussetzung. Es kann aber durch die klaren aber gedämpften Rückmeldungen der Kappe auf den Piloten, bestens gelernt und verfeinert werden.

Mit Sicherheit erhöht aktives Fliegen die Gleit- und Steigleistung und somit auch den Flugspass. Mit „aktivem Fliegen“ meinen wir hier gefühlvolles Mitgehen mit dem Schirm und keine übertriebene oder brusche Bewegungen. Es sollten insbesondere nie Bewegungen gegen die Dynamik des Schirms unternommen werden.

Beim Zentrieren in der Thermik erfliegt man beim AMAYA 3 mit negativem Steuern (Siehe: 3. Landen) die beste Steigleistung und Stabilität.

Beidseitiges Anbremsen um die 20-30% erlaubt es ihnen, den Schirm ständig unter Druck zu halten, beim Vorscheissen weiter zu bremsen und beim Aufstellen der Kappe, ihr durch loslassen der Bremse wieder Fahrt zu geben.

Schnellabstiegshilfen

Als erstes gilt immer noch, früh genug aus der Aufwindzone herauszufliegen, damit erst gar keine Schnellabstiegshilfen nötig sind. Die Schnellabstiegshilfen dürfen nur bei Notsituationen oder wo das Weiterfliegen zum Risiko werden könnte, eingesetzt werden.

Schnellabstiegs-Techniken sollten nur in einem geeigneten Raum eingesetzt werden. Vermeiden Sie dabei Zonen mit vielen Piloten und turbulenten Bedingungen und thermischen oder dynamische Aufwinden.

Muss eine Schnellabstiegsmethode eingesetzt werden (z.B. bei aufkommendem Gewitter und Ueberentwicklung) können folgende Techniken eingesetzt werden:

Ohren anlegen

- Ziehen Sie die äusserste A-Leine (eine einzige Leine) nach unten bis das äussere Schirmende einklappt. Wir empfehlen, beim AMAYA 3 die Ohren nacheinander, nicht miteinander, einzuziehen.
- Halten Sie die Leinen unten so dass die Ohren eingeklappt bleiben.
- Je nach Einklapptiefe können 3-4 m/s Sinken erreicht werden.
- Mit dosiertem Einsatz des Fussbeschleunigers lassen sich das Sinken und die Vorwärtsfahrt zusätzlich erhöhen.
- Durch Gewichtsverlagerung bleibt der Schirm während des Manövers steuerbar.
- Vorsicht: Materialbelastung! Keine Steilschlangen!

Beim Loslassen der Leinen öffnen sich die Ohren normalerweise selbständig und ruhig wieder.

Das Wiederöffnen kann mit ‚pumpen‘ unterstützt werden.

Wir empfehlen auch beim Öffnen die Ohren nacheinander, nicht miteinander, zu öffnen. Gleichzeitiges Öffnen beider eingeklappten Flügelenden kann zu einem Aufstellen des Profils mit anschließender Entlastung der Kappe führen.

Steilspirale

Der AMAYA 3 ist ein Schirm mit feinem, präzisiertem und progressivem Kurvenverhalten.

Zum Einleiten der Steilspirale wird eine Bremse ca. 35 % progressiv gezogen und in dieser Position gehalten. Gewichtsverlagerung auf die kurveninnere Seite unterstützt die Einleitung zusätzlich.

Die Rotationsgeschwindigkeit in der Spirale nimmt mit dem Einsatz der Bremsen zu. Einmal in der Spirale drin, kann sie mit der Bremse innerhalb weniger Zentimeter Bremsweg zusätzlich beschleunigt oder verlangsamt werden.

Mit etwas Übung können Sie mit der Steilspirale über 10 m/s Sinken erfliegen.

Schnelle oder schlecht synchronisierte Bremsbewegungen oder zu steile Spiralen können zu asymmetrischem Einklappen führen.

ACHTUNG: Die Steilspirale ist anspruchsvolles Manöver.

Die aufgebaute kinetische Energie muss durch dosiertes Loslassen abgebaut werden. Die saubere Ein- und Ausleitung einer Steilspirale muss im Rahmen einer Flugschule gelernt und regelmässig geübt werden.

B-Stall

Fassen Sie die B-Gurte (zweite Gurte von vorne) symmetrisch bei den Leinenschlössern und ziehen Sie diese symmetrisch nach unten. Der Schirm wird sich in der Mitte leicht verformen und leicht nach hinten fallen, sich anschliessend über dem Piloten stabilisieren und mit 6-8 m/s sinken.

Beendet wird der B-Stall mit gleichzeitigem, parallelem zügigem Hochlassen der B-Gurte. Der AMAYA 3 nimmt unmittelbar und selbständig wieder Fahrt auf.

Durch Pilotenfehler (zu langsames Hochlassen der B-Gurten), Vertrimmung, oder auf Grund von speziellen Bedingungen (z.B. Regen), kann es vorkommen, dass der Schirm nicht von selbst Fahrt aufnimmt.

In diesem Fall betätigen Sie dosiert den Fussbeschleuniger und der AMAYA 3 nimmt kontinuierlich wieder Fahrt auf.

Falls kein Beschleuniger montiert ist, erzielen Sie dasselbe Resultat durch gleichzeitiges Ziehen der A-Gurte um ca 5 cm.

ACHTUNG: Der B-Stall ist ein Strömungsabriss, bei dem die Schirmkappe nicht mehr fliegt. Führen Sie dieses Manöver nur mit genügend Sicherheitshöhe durch.

Bremsen und Bremseinsatz

Mit gelöster Bremse (Arme ganz oben und in ruhiger Luft) hat der AMAYA 3 das beste Gleiten. Die Geschwindigkeit beträgt ca 35-36 km/h. Das kleinste Sinken wird bei ca 15 % Bremsen erreicht.

Bei über 30% Bremse ändert sich die Leistung und das Verhalten des AMAYA 3: die Leistung und die Rollstabilität nimmt ab und der Bremsdruck nimmt stark zu.

Mit grossem Steuerdruck meldet sich der Stallpunkt gut wahrnehmbar an (100% Bremse).

Normalflug, beste Leistung und maximale Sicherheit sind im ersten Drittel des Bremsbereichs.

Einsatz des Beschleunigers

Dein AMAYA 3 wird mit einem Beschleuniger ausgeliefert. Installieren Sie diesen gemäss der Installationsanweisung im Handbuch des Sitzes.

Kontrollieren Sie den Beschleuniger vor dem Start auf Funktionalität und genügende / korrekte Länge so dass keine unerwünschte Aktion auf die Traggurte entsteht.

Falls der Sitz mit einem Front-Notschirm ausgerüstet ist, beachten Sie, dass die Beschleunigungsleinen nicht die Notschirm-Aufhängung überkreuzen, das heisst, dass die Beschleunigungsleinen nicht über die Tragegurte des Notschirms laufen.

Mit dem Beschleuniger kann die maximale Geschwindigkeit des Schirms um ca. 25% erhöht werden (Arme oben, voll beschleunigt). Der Anstellwinkel des Profils wird beim Beschleunigen verkleinert. Damit steigt das Risiko für symmetrische oder asymmetrische Klapper und Deformationen.

Empfehlung: Setzen Sie den Fussbeschleuniger nur mit entsprechender Sicherheitshöhe ein. In turbulenter Luft empfiehlt es sich den Fussbeschleuniger nur sehr dosiert oder gar nicht einzusetzen. Der sinnvolle Einsatz des Beschleunigers sollte zudem geübt werden.

Tipp: Voll beschleunigt nimmt die Gleitzahl des AMAYA 3 ab. Erfliegen sie deshalb in ruhiger Luft einmal die gesamte Geschwindigkeitspolare. Vollgas ist meist nicht die richtige Lösung!

Einklappen asymmetrisch oder frontal

Auch wenn die Zulassung des AMAYA 3 bestätigt, dass Klapper schnell und ohne Intervention des Piloten durch den Schirm ‚aufgefangen‘ werden, empfehlen wir ein aktives Fliegen und eine angemessenen Intervention bei Einklappen. Sie vermindern damit einen unerwünschten Höhenverlust oder Richtungswechsel.

Intervention bei Frontklapper

Bremsen Sie energisch symetrisch ca 60 %, damit wird die Wiederöffnung beschleunigt. Lassen Sie die Bremsen gleich wieder nach oben.

Intervention bei asymmetrischem Klapper

Halten Sie den Schirm durch dosiertes Bremsen der offen Flügelseite auf geradem Kurs.

- Beschleunigen Sie das Wiederöffnen durch ‚pumpen‘ auf der geschlossenen Seite.

Strömungsabriss, Stall

Pilotenfehler oder spezielle aerodynamische Bedingungen können zu einem Strömungsabriss führen.

Strömungsabrisse (Stall) sind schwerwiegende Vorfälle und meist schwierig zu meistern.

Wir empfehlen, bei einem solchen Vorfall in weniger als 100 m über Boden sofort den Notschirm einzusetzen.

Die hauptsächlichsten Gründe für den Strömungsabriss sind:

- Uebertriebene oder schlecht synchronisierte Aktion über die Bremsen, insbesondere während der Minimalfluggeschwindigkeit oder bei wenig Anströmung (z.B. nach dem Ausleiten der Spirale oder des B-Stalls).
- Regentropfen auf dem Segel (Regen oder Wolkenflug) können das Segel an die Fluglimate bringen. Das Phänomen wird auch mit dem Schirm-Material und dem Schirm in Zusammenhang gebracht.

Was immer der Grund ist, der Strömungsabriss kann symetrisch (Full-Stall) oder asymmetrisch (Vrille) sein. In beiden Fällen sind die Interventionsmöglichkeiten des Piloten folgende:

- Ist der Strömungsabriss mehr als 100 m über Boden **und** Sie kennen die Technik, kann ein Full-Stall eingeleitet werden. Sobald sich der Schirm über dem Piloten stabilisiert hat, sind beide Bremsen symetrisch progressiv zu lösen so wie Sie das beim entsprechenden Training gelernt haben.
- Sind Sie tiefer als 100 m über Boden **oder** kennen Sie die Ausleit-Technik nicht, besteht hohe Unfallgefahr. Es ist sofort der Notschirm zu ziehen.

Lenken ohne Bremsen

Im Fall, dass eine Bremse versagt (Bremsleine blockiert, Riss der Bremsleine) kann der AMAYA 3 mit Hilfe der D-Leinen (grüne Leinen) gesteuert werden (hinterste Traggurte). Die Steuerwege sind dabei sehr viel kleiner als über die Bremsen. Die Verformung des Segels ist also genau zu beachten, damit es nicht zum Strömungsabriss kommt.

Tipp: Üben Sie diese Art der Steuerung um sie im Falle eines Bremsversagens zu beherrschen!

Besondere Flugtechnik

Keine anderen Manöver oder Flugkonfigurationen werden empfohlen.

Bemerkungen zur Zulassung

Der AMAYA 3 ist in der Kategorie A zugelassen; er ist geeignet für Piloten die die Schulung abgeschlossen haben und selbständig fliegen, aber ebenso für Flüge im Rahmen der Ausbildung.

Alle Manöver für die Zulassung wurden gemäss Anforderungen von Berufspiloten bei ruhiger Luft und den gegebenen Temperatur-, Druck- und Feuchtigkeitsbedingungen geflogen. Die Testpiloten sind für spezielle Manöver ausgebildet, sie wissen wie in Problemfällen zu reagieren ist.

Die Zulassungsberichte sind auf der Internetseite www.mccaviation.ch ersichtlich.

Einstellung des Sitzes

Für die Homologation wurde ein Sitz Typ ‚ABS‘ mit den untenstehenden Daten eingesetzt:

Taille	Höhe der Aufhängungspunkte ¹⁾	Distanz zwischen den Basen der Tragegurte ²⁾
AMAYA 3 XS	39-41 cm	38-42 cm
AMAYA 3 S	40-43 cm	40-44 cm
AMAYA 3 M	41-44 cm	42-46 cm
AMAYA 3 L	42-45 cm	44-48 cm

¹⁾ Distanz zwischen dem Sitzbrett und der Basis (tiefster Punkt) jedes Tragegurtes.

²⁾ Distanz zwischen den beiden Tragegurten, gemessen an der Basismitte (tiefster Punkt) der Tragegurte.

Wir empfehlen die Karabinerabstände gemäss Homologation einzuhalten.

Ein kleinerer horizontaler Abstand erhöht das Risiko des Eintwistens.

Ein grösserer horizontaler Abstand der Tragegurte kann bei einem seitlichen Einklapper das Wiederöffnen verzögern.

Niedrigere Aufhängungspunkte vermindern die Rollstabilität des Gurtzeuges und können bei einem seitlichen Einklapper das Wiederöffnen verzögern.

Zwei bis vier Zentimeter höhere Aufhängungspunkte können toleriert werden und üben keinen Einfluss auf die Flugsicherheit aus.

Wartung und Kontrolle

Die Lebensdauer eines Schirms hängt in erster Linie davon ab, wie sorgfältig damit umgegangen wird und wie er gepflegt wird.

Vermeiden Sie es, den Schirm unsanft auf die Eintrittskante fallen zu lassen. Vermeiden Sie Reibungen aller Art, ziehen Sie den Schirm nicht auf dem Boden herum.

Lassen Sie den Schirm nicht unnötig der Sonne oder dem Licht ausgesetzt.

Variieren Sie die Faltechniken, die die Verstärkungen an der Eintrittskante und die interne Struktur (Profil und Diagonal) schont. Wir empfehlen, keinen Schnellpacksack zu verwenden, da dieser die Alterung des Tuches, vor allem der inneren Struktur, beschleunigt.

Verwenden Sie immer die Schutzhülle, so dass im Packsack keine direkte Reibung zwischen Sack oder Gurtzeug und Schirm entsteht.

Versorgen Sie den Schirm nie nass oder feucht.

Wenn der Schirm mit Meerwasser in Berührung gekommen ist, waschen Sie ihn mit Süßwasser aus. Brauchen Sie zum Reinigen nie Wasch- oder Lösungsmittel, reines Süßwasser ist in Ordnung. Trocknen Sie den Schirm an einem leicht windigen Ort im Schatten.

Leeren Sie den Schirm regelmässig. Sand, Gras und Steine führen zu Beschädigung der Nähte und des Tuches. Insekten und organische Materialien können im Schirm Schimmelpilze bilden.

Reparaturen

Reparaturen dürfen nur vom Hersteller oder zugelassenen Checkbetrieben durchgeführt werden. Der Gleitschirm ist ein Fluggerät, bei welchem das nicht einhalten eines Reparaturprotokolls oder das Einsetzen eines ungeeigneten Ersatzteils, schlimme Folgen für die Sicherheit darstellen.

Gleitschirmfliegen und Umwelt

Ein guter Gleitschirmpilot macht aus, dass er sich der schönen Natur, in welchem er seinen Sport betreibt bewusst ist, diese schützt und respektiert und darüber hinaus folgende Regeln beherzigt :

- Schutzzonen der Flora und Faune respektiert
- Sich über die Nest- und Brutgebiete und passen Sie Ihre Fluggebietswahl danach an.
- Bleiben Sie auf den ausgewiesenen Wanderwegen.

Kontrollen

Auslieferungskontrolle

Ihr Schirm wurde vom Lieferanten genau kontrolliert und von einem Testpiloten eingeflogen. Die Bremsen sind auf Standardlänge eingestellt.

Periodische Kontrollen

Als Sicherheitsmassnahme empfehlen wir, den Schirm mindestens **jährlich oder alle 100 Flüge** kontrollieren zu lassen.

Lassen Sie den Schirm auf jeden Fall prüfen, wenn Sie eine Beschädigung, eine Veränderung oder einen Fehler feststellen oder ein verändertes Flugverhalten vermuten.

In der Schweiz wird die jährliche Kontrolle durch Mcc Aviation SA in Grandvaux durchgeführt. Die Firma ist seit mehr als 20 Jahren im Gleitschirmgeschäft tätig. Mcc Aviation verfügt über alle Originalersatzteile der Schirme und ist die einzige Firma in der Schweiz die über die detaillierten Baupläne und Spezifikationen verfügt.

Mcc Aviation SA, la Tuillière, CH-1091 Grandvaux, Tel: 021 781 26 26, Fax: 021 781 28 96. E-mail: info@mccaviation.ch

In Frankreich wird der Service nach dem Verkauf durch verschiedene Firmen, je nach Region, abgedeckt.

Eine Liste mit den zugelassenen Checkbetrieben in Frankreich finden Sie unter www.mccaviation.ch

Recycling

Der AMAYA 3 ist fast ausschliesslich (99%) aus Plastik (Polyamide, Polyester, Polyéthylène) und aus einigen metallischen Teilen (Maillons, Ringe), welche sehr einfach getrennt werden können. Der Gleitschirm ist auf einem Wertstoffhof zu entsorten.

Garantie

Für die AMAYA 3, welche in der Schweiz geliefert worden sind, gilt die Haftung des Verkäufers, gemäss der Artikel 197 ff. des Schweizerischen Obligationenrechts:

<http://www.admin.ch/ch/d/sr/2/220.de.pdf>.

Die Garantie deckt nicht bei:

- Beschädigung wegen schlechtem Unterhalt oder unsachgemässer oder falscher Handhabung.
- Normale Materialabnutzung bei sehr starker Benutzung.

Garantieverlängerung

Die Garantie kann auf drei Jahre verlängert werden, wenn folgende Punkte erfüllt sind:

1. Das gekaufte Produkt wurde innert 10 Tagen per Formular unter www.mccaviation.ch -> Garantie registriert.
2. Der Käufer lässt seinen Schirm zwischen dem zehnten und dem zwölften Monat (ab der Produktregistrierung) bei Mcc Aviation, Grandvaux einem MATS (Mcc Aviation Accurate Trimming Service) Check durchlaufen. 50 % Rabatt wird auf diesen ersten Check gewährt.
3. Der Käufer hält die auf der Prüfplakette vermerkten Intervalle für die Checks ein.

Mcc Aviation SA

La Tuillière

CH-1091 Grandvaux

www.mccaviation.ch

info@mccaviation.ch