

STELVIA





Sommaire

Informations générales.....	4	Performances et plage d'utilisation des freins.....	15
Niveau de pilotage requis	5	Utilisation de l'accélérateur	16
Pratique du parapente en général.....	5	Réglages de la sellette.....	17
Limites d'utilisation	6	Conseils pour l'entretien.....	18
Techniques de pilotage	7	Entreposage et transport	19
Contrôle du parapente avant le décollage	7	Contrôles	20
Décollage	7	Avant la livraison.....	20
Atterrissage.....	8	Contrôles périodiques.....	20
Virage.....	8	Réparations.....	20
Techniques de descente rapide.....	9	Parapente et environnement	21
Spirale serrée	10	Recyclage.....	22
Parachutage aux élevateurs B	11	Garantie.....	22
Fermetures asymétriques et frontales.....	12	Données techniques et spécifications	23
Décrochage.....	13	STELVIA	24
Principales causes de décrochage.....	13	Schéma d'un élevateur	25
Pilotage sans les freins.....	14	Illustration en coupe.....	25
Pilotage spécial	14	Plan de suspentage.....	26
Remarques concernant l'homologation	14		





Merci d'avoir choisi Mcc Aviation !

Mcc Aviation est synonyme de produits de qualité, légers et robustes. Développés en Suisse et produits en Europe à partir des meilleurs matériaux.

Cette notice d'utilisation contient des informations importantes concernant la sécurité, l'utilisation de votre parapente et son entretien. Nous vous recommandons de la lire attentivement avant votre premier vol avec votre nouvelle voile.

Pour toute question supplémentaire, n'hésitez pas à vous adresser à votre revendeur Mcc Aviation ou à nous contacter directement.

Plus d'informations sur votre voile sont disponibles sur mccaviation.ch

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir et de beaux vols avec votre nouvelle voile !

L'équipe **MCC**  **Aviation**



Informations générales

Nom du modèle de parapente:
STELVIA S, STELVIA M & STELVIA L

Nom et adresse du constructeur :

Mcc Aviation SA
Route de Forel 34
CH-1091 Grandvaux
Suisse

www.mccaviation.ch
info@mccaviation.ch

Le parapente STELVIA a été homologué en catégorie B conformément à la norme EN 926-2: 2013.

Voir le détail des poids totaux en vol à la page 24.

Version du manuel d'utilisation de : août 2022.

La présente notice se conforme à la structure des informations requises par la norme EN 926-2: 2013 pour le manuel d'utilisation.



Niveau de pilotage requis

Homologuée en catégorie EN-B, la STELVIA est un parapente qui offre une bonne sécurité passive et des caractéristiques de vol « tolérantes ».

Toutefois, son allongement (5.7), sa réactivité et sa maniabilité en font clairement une aile de sport. Elle n'est par conséquent pas adaptée à l'apprentissage ou à la formation.

La STELVIA est un parapente intermédiaire de sport destiné à des pilotes expérimentés qui ont terminé leur formation, volent régulièrement depuis au moins deux ans, ont une pratique régulière d'au moins 50 heures de vol par année et maîtrisent un pilotage actif et bien dosé, même en conditions de stress.

Pratique du parapente en général

Le parapente reste un sport à risque à pratiquer avec prudence.

Le pilote est tenu de vérifier l'état de vol de son matériel en général et de son parapente en particulier avant chaque décollage

Le pilote est seul maître à bord et vole à ses propres risques.





Limites d'utilisation

Les STELVIA ne sont homologuées que pour le vol libre en solo.

Les conditions météorologiques et thermiques doivent en tout temps être adaptées au vol en parapente en général et au niveau de compétences du pilote en particulier.

Des vents modérés (4 sur l'échelle de Beaufort ou 20-28 km/h) peuvent déjà se révéler problématiques en raison de turbulences d'obstacle à proximité du sol ou en conjonction avec des turbulences thermiques.

Les manœuvres acrobatiques, c'est-à-dire celles au cours desquels l'angle du parapente en tangage et/ou roulis par rapport à l'assiette de vol normal dépasse les 30°, sortent du domaine d'utilisation normale de la STELVIA.

Toutes les dispositions légales et réglementaires applicables au vol en parapente doivent en tout temps être respectées.

Les prescriptions liées à l'homologation (poids total en vol, géométrie de la sellette, réglage du calage et de la longueur des freins, etc.) et les indications figurant dans la présente notice doivent également être respectées.

Le comportement des STELVIA lors de vols motorisés ou de décollages au treuil ne fait pas partie de la procédure d'homologation selon la norme EN 926-2: 2014.



Techniques de pilotage

De manière générale la STELVIA se pilote de manière tout à fait conventionnelle.

Vous trouverez cependant ci-dessous quelques précisions qui devraient vous aider à vous familiariser plus rapidement avec votre nouveau parapente.

Contrôle du parapente avant le décollage

Contrôle de la voile: contrôler que la voile n'est pas déchirée, que les structures internes (profils et diagonales) ne sont pas endommagées et que les coutures ne sont pas défailtantes.

Contrôle des suspentes: contrôler que les suspentes et les coutures de suspentes ne sont pas endommagées et que le suspentage est correctement démêlé.

Contrôle des maillons: contrôler que les maillons qui relient les suspentes aux élévateurs sont correctement vissés et verrouillés.

Contrôle des élévateurs: contrôler que les élévateurs ne sont pas endommagés et ne sont pas twistés.
Contrôler que le système d'accélérateur peut fonctionner librement, et que les cordes d'accélérateur ont une

longueur suffisante pour ne pas provoquer une action involontaire sur le système d'accélérateur.
Contrôler enfin que les poignées de freins sont correctement fixées et que chaque corde de frein coulisse librement dans la poulie.

Décollage

Étalez votre parapente sur le sol en donnant au bord d'attaque la forme d'un arc de cercle dont le rayon soit légèrement plus court que la longueur des suspentes A.

Prenez les élévateurs avant à la hauteur des maillons rapides et avancez jusqu'à ce que les suspentes avant droites et gauches viennent légèrement en tension. Vous êtes ainsi parfaitement centré par rapport à la voile de votre parapente.

Par vent nul ou par léger vent de face, en partant suspentes tendues, la STELVIA se gonfle rapidement et monte progressivement au-dessus de votre tête en quelques pas dynamiques.

Nous vous recommandons de ne pas trop tirer les élévateurs vers l'avant ou vers le bas, ce qui pourrait provoquer une fermeture du bord d'attaque. Mais de simplement les maintenir tendus verticalement au niveau



du visage jusqu'au moment où votre parapente atteint son angle de vol.

Il est important que le centre de gravité de votre corps reste en avant de vos pieds pendant toute la montée de votre parapente afin de garder constamment les élévateurs en traction.

Un gonflage calme et progressif permet d'effectuer le contrôle visuel de la voile et des suspentes pendant la dernière phase de la montée et évite ainsi de devoir freiner le parapente pour ensuite le « réaccélérer » à sa vitesse de vol.

En fonction du vent et de la pente, un freinage judicieusement dosé peut permettre de quitter le sol plus rapidement.

Atterrissage

La STELVIA offre d'excellentes performances et notamment une finesse supérieure à 10 qu'il s'agit de gérer correctement lors de la volte et de l'atterrissage.

C'est également un parapente maniable et réactif dans les inversions de virages. Des corrections trop brusques en finale peuvent entraîner des mouvements de roulis importants.

Nous vous recommandons par conséquent, d'effectuer vos premiers vols sur un site que vous connaissez, avec un terrain d'atterrissage spacieux et bien dégagé.

En effectuant toute votre volte en pilotage négatif à vitesse réduite, vous disposerez de plus de temps pour la faire calmement et vous diminuerez fortement les mouvements pendulaires de votre parapente.

Rappel : le pilotage négatif consiste à abaisser les deux freins symétriquement d'environ 30% de la course maximale pour ralentir le parapente, puis à effectuer les virages en relâchant le frein extérieur.

Une prise de vitesse dans les derniers mètres de vol permet d'exploiter au mieux la ressource pour poser en douceur.

Virage

La STELVIA a été conçue pour être agréable en virage et facile à centrer dans le thermique même sans pilotage actif à la sellette.

Le pilotage négatif (voir ci-dessus) permet d'une part de ralentir le parapente dans certaines phases de vol et d'autre part de diminuer le roulis lors des inversions de virage. Il est non seulement bien adapté à la volte (avec environ 30% de frein), mais permet aussi de voler plus lentement pour bien localiser les zones d'ascendance et de maintenir le parapente plus à plat pour optimiser le taux de chute en virage (avec environ 15% de freins).



Techniques de descente rapide

D'une manière générale, pour descendre, éloignez-vous des zones d'ascendance. Les techniques de descente rapide ne sont à utiliser que dans des situations où la poursuite du vol présente des risques.

Si pour une raison quelconque, vous vous êtes laissé prendre de vitesse par l'évolution des conditions, vous pouvez utiliser les techniques suivantes :

Les oreilles

Saisir les élévateurs droit et gauche les plus en avant (élévateurs avec une gaine rouge et une seule suspente rouge) à proximité du maillon et les tirer vers le bas dans un mouvement en arc de cercle vers l'extérieur et vers le bas jusqu'à ce que les bouts d'ailes se replient sous l'intrados.

Maintenir les suspentes tirées pour empêcher les bouts d'aile de se rouvrir.

Selon l'amplitude de la fermeture, le taux de chute peut augmenter jusqu'à 3 à 4 m/s.

Dès que vous relâchez les suspentes, le parapente se rouvre en principe de lui-même progressivement. Vous pouvez cependant accélérer la réouverture en « pompant » sur les freins d'un geste ample.

En cas de réouverture provoquée par une action sur les freins, nous vous recommandons de rouvrir successivement une oreille puis l'autre, un abaissement simultané des deux freins étant susceptibles de mettre le parapente en décrochage.



Spirale serrée

Votre STELVIA et un parapente maniable qui réagit de manière précise et progressive dès que vous agissez sur les commandes.

Pour engager une spirale serrée, abaissez un frein jusqu'à environ 35% de la course et maintenez-le dans cette position.

La vitesse de rotation augmente progressivement, de même que la traction sur la commande et la force centripète que vous subissez. Vous pouvez diminuer ou augmenter l'inclinaison et la vitesse de rotation en relâchant ou en tirant le frein de quelques centimètres. Bien maîtrisée, la spirale serrée vous permet de descendre à plus de 10 m/s.

Des gestes trop brusques et mal synchronisés ou une mise en spirale trop rapide pourraient cependant entraîner un décrochage asymétrique!

ATTENTION !

La spirale n'est pas une manœuvre anodine. L'énergie cinétique accumulée lors de la manœuvre doit pouvoir être libérée par une sortie de manœuvre progressive bien maîtrisée.



Parachutage aux élévateurs B

Saisir les élévateurs B (deuxième rangée d'élévateurs et de suspentes depuis l'avant) à la hauteur des maillons rapides et les tirer symétriquement vers le bas. Le parapente décroche et bascule légèrement vers l'arrière avant de se stabiliser au-dessus de la tête.

La vitesse de chute augmente jusqu'à 6 à 8 m/s. Pour sortir du parachutage, remonter les deux mains d'un seul mouvement rapide et symétrique. Dès que vous avez relâché les élévateurs B, la STELVIA reprend en principe immédiatement son vol.

Une erreur de réglage ou de pilotage ou des conditions aérologiques particulières peuvent cependant engendrer une phase de parachutage prolongée.

Le simple fait de pousser la barre d'accélérateur permet de ressortir rapidement d'un parachutage stable.

Si l'accélérateur n'est pas monté, une traction symétrique de 4 à 5 cm sur les élévateurs A permet d'atteindre le même résultat.

ATTENTION !

Contrairement aux oreilles et à la spirale serrée, le parachutage aux B est une manœuvre au cours de laquelle votre parapente sort du domaine de vol. Le parachutage aux B est un décrochage et ne doit par conséquent jamais être effectué à proximité du sol.



Fermetures asymétriques et frontales

Même si les tests d'homologation démontrent l'aptitude de la STELVIA à ressortir rapidement et sans intervention du pilote des manœuvres les plus scabreuses, nous vous recommandons d'intervenir systématiquement lors de fermetures asymétriques ou frontales; vous contribuerez ainsi à réduire la perte d'altitude et le changement de direction de votre parapente.

Intervention en cas de fermeture frontale:

Abaisser les deux freins symétriquement d'un geste ample pour accélérer la réouverture et remonter immédiatement les mains.

Intervention en cas de fermeture asymétrique:

Maintenir le parapente en vol droit par un contre bien dosé, avec le frein du côté opposé à la fermeture. Accélérer la réouverture du côté fermé en tirant sur le frein du côté de la fermeture d'un geste ample.



Décrochage

Un comportement ou des conditions particulières peuvent engendrer un décrochage de votre parapente.

Le décrochage est un incident de vol grave et difficile à maîtriser.

Dans tous les cas où il se produit à moins de 100 m du sol, nous vous conseillons d'ouvrir immédiatement votre parachute de secours.

Principales causes de décrochage

Une action exagérée ou mal synchronisée sur les freins, en particulier à un moment où la voilure a une vitesse air réduite (par exemple lorsque le parapente se cabre à la sortie d'une spirale ou lorsque le parapente est en train de reprendre sa vitesse après un décrochage aux élevateurs B).

L'accumulation de gouttelettes sur le bord d'attaque (pluie ou traversée de nuage) peut provoquer un décrochage prématuré par décollement des filets d'air au niveau de la couche limite. Les cas répertoriés où ce phénomène s'est effectivement produit se sont multipliés avec l'utilisation de tissu de plus en plus imperméables à l'air... Et à l'eau !

Quelle que soit la cause, le décrochage peut se produire de manière symétrique (fullstall) ou dissymétrique (vrille). Dans les deux cas, les possibilités d'interventions du pilote sont de deux types:

Si le décrochage se produit à une hauteur supérieure à 100 m sol et si le pilote maîtrise parfaitement le décrochage volontaire, il provoque immédiatement un décrochage symétrique, stabilise sa voilure au-dessus de la tête en décrochage et remonte les deux mains progressivement et symétriquement selon la technique apprise.

Si le décrochage se produit à une hauteur inférieure à 100 m sol ou si le pilote ne maîtrise pas le décrochage volontaire et se trouve par conséquent dans une situation de cascade d'incidents, il tire immédiatement le parachute de secours.



Pilotage sans les freins

En cas de rupture d'une corde ou d'une poulie de frein, il est possible de piloter la STELVIA à l'aide des élévateurs D (suspentes vertes).

Les mouvements de pilotage doivent alors être beaucoup plus mesurés, car la déformation de la voilure induite par une traction sur un élévateur D est beaucoup plus importante, à course égale, que celle produite par la traction sur la commande de frein.

La STELVIA est un parapente homologué en catégorie B; il est par conséquent destiné, soit des pilotes qui ont déjà suivi une formation complète et qui volent de manière autonome, soit à des pilotes en formation qui volent dans le cadre d'une école.

Pilotage spécial

Aucune autre manœuvre ou configuration de vol spéciale n'est recommandée.

Remarques concernant l'homologation

Toutes les manœuvres d'homologation ont été effectuées lors des tests au-dessus d'un plan d'eau dans une masse d'air homogène avec des conditions de température, d'humidité et de pression données.

Elles ont été effectuées par des pilotes professionnels entraînés à réagir de la manière la plus appropriée en cas de problème.

Les rapports d'homologation sont disponibles sur le site www.mccaviation.ch



Performances et plage d'utilisation des freins

La vitesse bras hauts, d'environ 37-38 km/h est celle à laquelle votre STELVIA offre la meilleure finesse.

Le taux de chute minimum s'obtient en abaissant les freins d'environ 15%.

Au-delà de 30% de frein, le rendement aérodynamique de votre STELVIA et donc ses performances se détériorent sensiblement et l'effort aux commandes augmente rapidement.

Un point dur très perceptible annonce le point de décrochage qui est aussi le débattement maximum des commandes (100% de frein).

En conditions de vol normales, la plage d'utilisation des freins qui offre à la fois le maximum de sécurité et le maximum de performance se situe entre la position bras hauts et le tiers de la course des freins.



Utilisation de l'accélérateur

La STELVIA est équipée d'un système d'accélérateur. Reportez-vous aux instructions fournies avec votre sellette pour l'installation de la barre d'accélérateur et pour le cheminement exact des cordes d'accélérateur sur la sellette.

Contrôlez avant le décollage que le système d'accélérateur peut fonctionner librement, et que les cordes d'accélérateur ont une longueur suffisante pour ne pas provoquer une action involontaire sur le système d'accélérateur.

Lorsque la sellette est équipée d'une poche parachute ventrale, la corde d'accélérateur doit impérativement passer sous la sangle de parachute afin que celui-ci puisse se déployer sans entrave.

L'utilisation de l'accélérateur permet d'accroître la vitesse maximale de votre parapente d'environ 25% par rapport à la vitesse bras haut. Elle implique cependant une diminution de l'angle d'attaque de la voilure et donc un risque accru de fermeture frontale ou asymétrique. Nous vous déconseillons par conséquent l'utilisation de l'accélérateur à proximité du relief et/ou dans une aérologie turbulente



Réglages de la sellette

Nous vous recommandons les réglages de sellette suivants:

	Distance de la planchette à la base des mousquetons	Distance de l'entraxe du bas des mousquetons
STELVIA S	40-43 cm	40-44 cm
STELVIA M	41-44 cm	42-46 cm
STELVIA L	42-45 cm	44-48 cm

Une sangle de poitrine plus serrée augmente le risque de twist des suspentes. Une sangle de poitrine plus relâchée entraîne une détérioration du comportement consécutif à une fermeture asymétrique.

Des points d'accrochage trop bas accentuent l'instabilité en roulis de la sellette. Des points d'accrochage haut améliorent la stabilité en roulis de la sellette, mais la position des mains au moment d'atteindre le point de décrochage est aussi plus haute. La course de frein reste par contre la même.



Conseils pour l'entretien

La durée de vie de votre parapente dépend en premier lieu du soin avec lequel vous l'utilisez et l'entretenez.

- Evitez de laisser retomber votre parapente violemment sur l'extrados ou sur le bord d'attaque lors du gonflage ou de l'atterrissage.
- Ne le traînez pas sur le sol pour le l'étaler ou pour le déplacer.
- Ne laissez pas votre parapente exposé inutilement au soleil ou à toute autre source lumineuse.
- Choisissez une technique de pliage qui ménage les renforts, ne froisse pas et ne comprime pas inutilement le tissu.
- Afin d'optimiser la durée de vie de votre STELVIA, nous vous déconseillons l'utilisation d'un sac de pliage; le froissement du tissu qui en résulte accélère en effet la détérioration de l'enduction, en particulier celle de la structure interne (profils et diagonales). De plus un extrados froissé détériore notablement les performances de votre parapente.
- Variez les techniques de pliage et utilisez le sachet de protection pour éviter tout contact direct avec la bouclerie des sellettes et tout frottement entre la voile et le sac de portage.



Entreposage et transport

Votre parapente doit être entreposé dans un local frais (entre 10°C et 25°C) et sec (moins de 60 % d'humidité) et ne doit pas être comprimé.

Un coffre de voiture surchauffé ou une cave humide peuvent contribuer à endommager votre parapente. Une combinaison d'humidité et de chaleur favorise une réaction d'hydrolyse susceptible de dégrader l'enduction du tissu.

Un parapente doit toujours être sec avant d'être entreposé, en particulier lorsqu'il est stocké pendant tout l'hiver. Quelle que soit la durée de l'entreposage, il ne doit pas être comprimé et doit être à l'abri des salissures, de l'humidité et de la lumière. Desserrez au maximum toutes les sangles de compression et ouvrez le haut du sac pour qu'un peu d'air puisse circuler.

Assurez-vous que des rongeurs ou des insectes ne vont pas installer leur nid dans votre parapente.

N'entreposer jamais votre parapente dans la même pièce que des produits solvants, acides, basiques, ou que de l'essence, du mazout ou tout autre substance pétrochimique.



Contrôles

Avant la livraison

Votre parapente a été contrôlé minutieusement en usine, a subi un deuxième contrôle de qualité dans nos ateliers à Grandvaux et a été volé par un pilote de test.

Votre parapente est livré avec un réglage de freins standard qui correspond au réglage utilisé lors des tests d'homologation.

Contrôles périodiques

Par mesure de sécurité, nous vous recommandons de faire vérifier votre parapente au moins une fois par année ou tous les 100 vols et chaque fois que vous constatez ou suspectez une altération de son comportement.

Les contrôles annuels de nos parapentes doivent être effectués chez Mcc Aviation SA à Grandvaux pour la Suisse. Notre atelier spécialisé est présent depuis plus de trente ans sur le marché du parapente.

Réparations

Les réparations sont une affaire de spécialiste. S'agissant d'un aéronef, le montage d'une pièce inadaptée ou le non-respect d'un protocole de réparation peut se révéler catastrophique. Par sécurité, confiez systématiquement votre parapente à un atelier spécialisé.

Mcc Aviation dispose de tous les matériaux et pièces d'origine nécessaires pour les réparations des parapentes Mcc Aviation.



Parapente et environnement

Être un bon pilote, ce n'est pas seulement savoir décoller et atterrir ou voler loin et longtemps. C'est aussi, pour le pilote, prendre conscience qu'il évolue le plus souvent dans de magnifiques milieux naturels et que les règles les plus élémentaires de respect des sites, de la faune et de la flore s'imposent.

- Respectez les sites de protection et les zones de tranquillité de la faune.
- Informez-vous sur les périodes de mise bas et de nidification et adaptez le choix de vos sites et votre comportement en conséquence.
- Restez sur les sentiers balisés lorsque vous montez à pied au décollage.
- Evitez de piétiner inutilement la flore.
- Eviter d'endommager le couvert végétal.



Recyclage

Votre parapente est constitué principalement (99%) de matières plastiques (polyamide, polyester, polyéthylène) et de quelques pièces métalliques (maillons, poulies, anneaux). Ces dernières peuvent être facilement séparées.

Garantie

Les parapentes Mcc Aviation neufs sont garantis selon les prescriptions légales en vigueur pendant deux ans à partir de la date de livraison (cf. art. 197 CO ou art.5 de la directive 1999/44/CE).

Dans le cadre de cette garantie Mcc Aviation SA s'engage à remédier à d'éventuels défauts. La durée de garantie et la périodicité de révisions débute à partir de la date à laquelle Mcc Aviation SA a livré l'aile au revendeur agréé.

Mcc Aviation SA ne répond pas des altérations du parapente résultant de l'usure normale ou d'un accident, ni de celles découlant d'une utilisation négligente ou inappropriée, ni un entretien insuffisant (cf. notice d'utilisation).



Données techniques et spécifications

Nombre d'élévateurs : 5 élévateurs (A, A', B, C & D)

Pas d'afficheurs sur les modèles homologués.

Courses de freins minimum avant décrochage selon
norme EN 926-2: 2013
STELVIA S & M: 60 cm
STELVIA L: 65 cm

Le calage et le réglage des freins doivent en tout temps
répondre aux tolérances d'homologation selon la norme
EN 926-2: 2013 (+/- 1 cm par rapport aux longueurs totales
indiquées sur les plans de suspentage et les listes de
suspenes).

Course maximal de l'accélérateur selon norme EN 926-2:
2013

Hormis les freins et l'accélérateur, aucun système
additionnel n'est prévu sur les modèles homologués.

Listes des longueurs de suspenes sur demande.



STELVIA

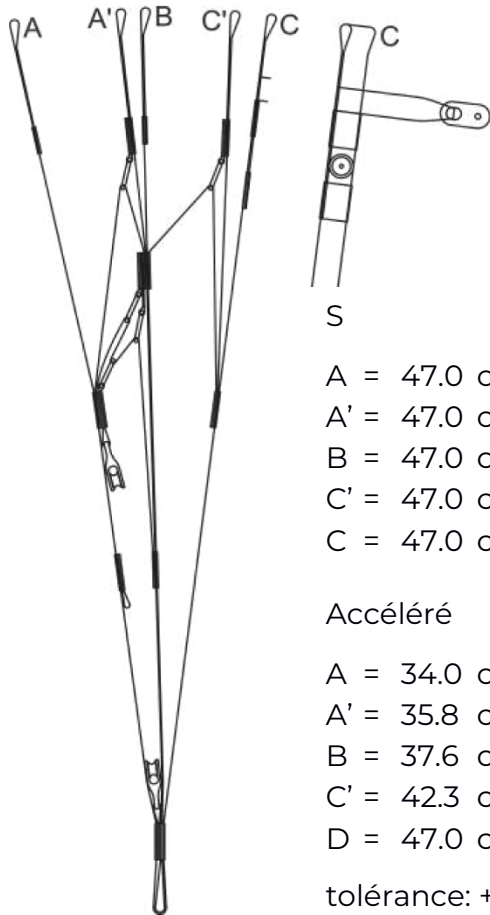
S**M****L**

Poids total en vol ¹⁾	kg	70-90	80-100	90-115
Surface à plat	m ²	23.36	25.00	26.67
Surface projetée	m ²	20.52	21.96	23.43
Envergure à plat	m	11.54	11.94	12.33
Envergure projetée	m	9.45	9.77	10.09
Allongement à plat		5.70	5.70	5.70
Allongement projeté		4.35	4.35	4.35
Nombre de cellules		61	61	61
Poids du parapente	kg	4.10	4.30	4.55
Vitesse min.-trim.-max.	km/h	25-38-54	25-38-54	25-38-54
Homologation	EN/LTF	B	B	B

1) Pilote avec tout l'équipement, prêt au décollage

Schéma d'un élévateur

Illustration en coupe



S

A = 47.0 cm
 A' = 47.0 cm
 B = 47.0 cm
 C' = 47.0 cm
 C = 47.0 cm

Accélééré

A = 34.0 cm
 A' = 35.8 cm
 B = 37.6 cm
 C' = 42.3 cm
 D = 47.0 cm

tolérance: +/- 0.5 cm

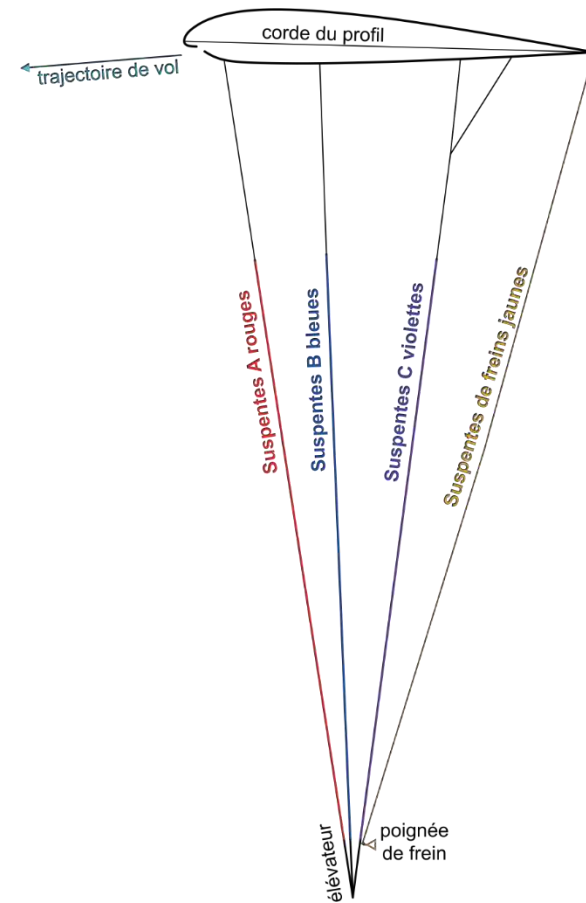
M & L

A = 50.0 cm
 A' = 50.0 cm
 B = 50.0 cm
 C' = 50.0 cm
 C = 50.0 cm

Accélééré

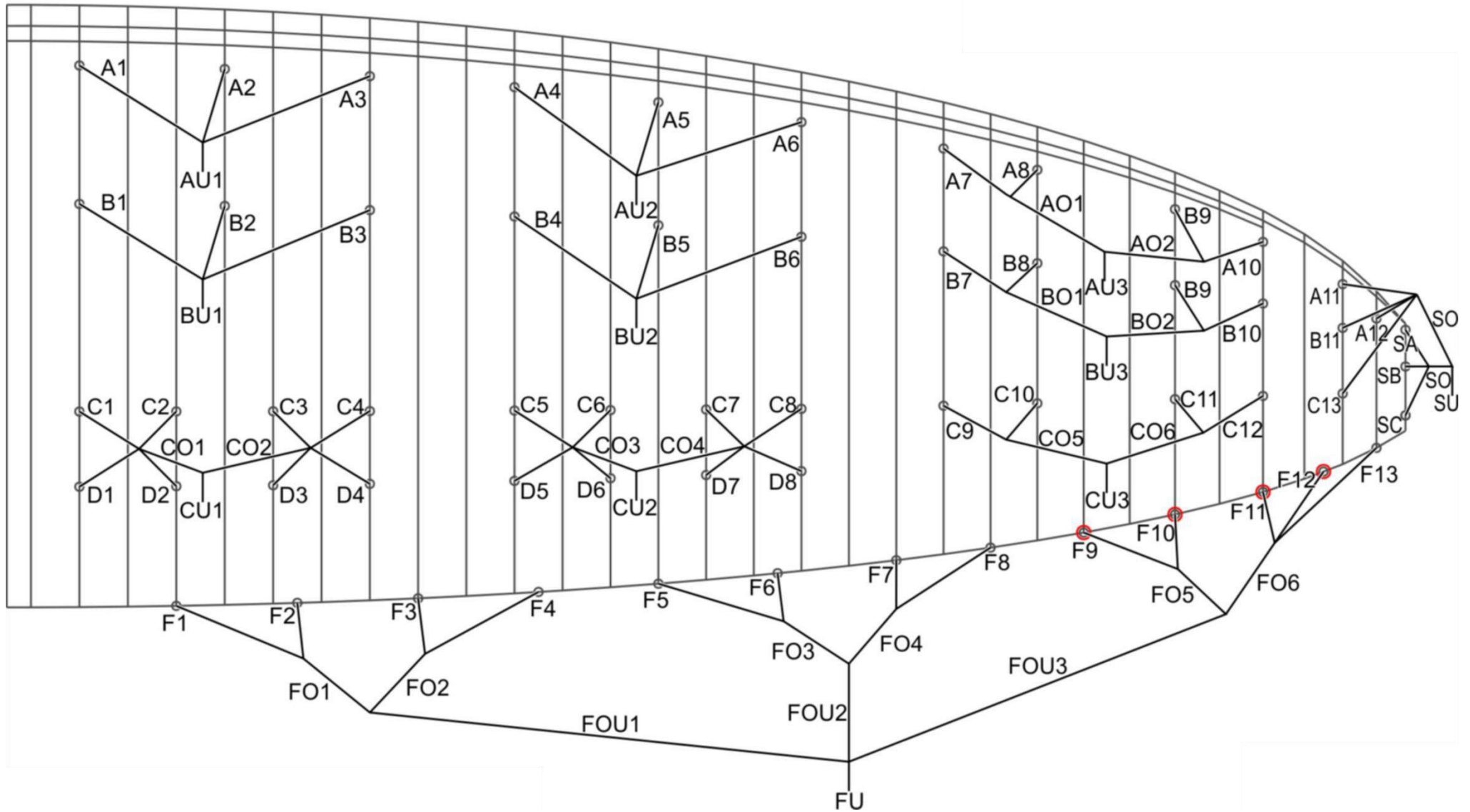
A = 36.0 cm
 A' = 37.9 cm
 B = 39.8 cm
 C' = 44.9 cm
 D = 50.0 cm

tolérance: +/- 0.5 cm



Plan de suspentage

STELVIA S / M / L





Mcc Aviation SA

Route de Forel 34
CH-1091 Grandvaux

Coordonnées

Téléphone: +41 21 781 26 26
Email: info@mccaviation.ch

Horaires d'ouverture

Lundi – Vendredi
8h00-12h00 / 13h00-17h00