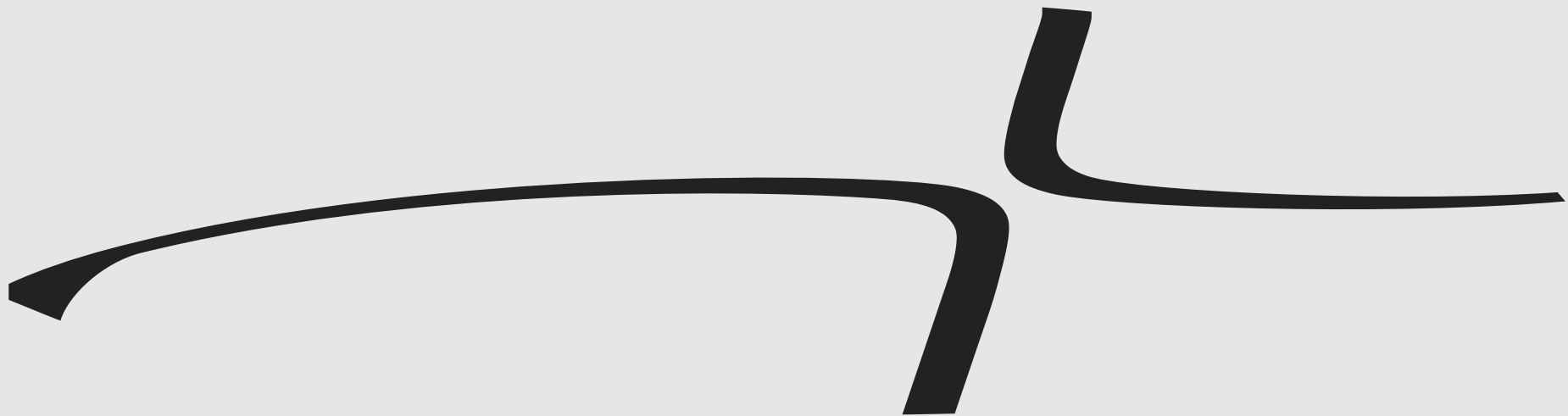


AMAYA 3C





Inhaltsverzeichnis

Allgemeine.....	4	Bremsen und Bremseinsatz	15
Anforderungen an den Piloten.....	5	Einsatz des Beschleunigers.....	16
Gleitschirmfliegen im Allgemeinen.....	5	Einstellung des Sitzes	17
Betriebsgrenzen.....	6	Wartung und Kontrolle.....	18
Flugtechnik	7	Lagerung und Transport.....	19
Kontrolle des Schirms vor dem Start.....	7	Kontrollen	20
Start	7	Auslieferungskontrolle.....	20
Landen.....	8	Periodische Kontrollen	20
Kurvenflug.....	8	Reparaturen	20
Schnellabstiegshilfen.....	9	Gleitschirmfliegen und Umwelt.....	21
Steilspiral.....	10	Recycling.....	22
B-Stall.....	11	Garantie.....	22
Einklappen asymmetrisch order frontal.....	12	Technische Daten une Spezifikationen.....	23
Strömungsabriss, Stall.....	13	AMAYA 3C	24
Hauptursachen für den Abbruch:	13	Schema eines Tragegurtes.....	25
Lenken ohne Bremsen.....	14	AMAYA 3C im Querschnitt.....	25
Besondere Flugtechnik.....	14	Leinenplan	26
Bemerkungen zur Zulassung	14		





Vielen Dank, dass Sie sich für Mcc Aviation entschieden haben !

Mcc Aviation steht für leichte und strapazierfähige Produkte, die in der Schweiz entwickelt und in Europa mit den besten Materialien produziert werden.

Dieses Handbuch enthält wichtige Informationen zu Gebrauch, Sicherheit und Unterhalt Ihres Gleitschirms. Wir empfehlen Ihnen das Handbuch aufmerksam zu lesen, bevor Sie ihren neuen Flügel zum ersten Mal fliegen.

Für weitere Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren Händler oder direkt an unser Atelier in Grandvaux in der Schweiz.

Weitere Informationen zu Ihrem Gleitschirm finden Sie unter www.mccaviation.ch

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen und tolle Flüge mit Ihrem neuen Gleitschirm !

Die Mannschaft  **MCC Aviation**



Allgemeine

Name des Gleitschirm-Modells:

AMAYA 3C XS, AMAYA 3C S, AMAYA 3C M & AMAYA 3C L

Name und Adresse des Herstellers:

Mcc Aviation SA

Route de Forel 34

CH-1091 Grandvaux

Schweiz

www.mccaviation.ch

info@mccaviation.ch

Als Gleitschirm eingesetzt (siehe Technische Daten), besitzt der AMAYA 3C die Zulassung in der Kategorie A; Als Miniwing eingesetzt (siehe Technische Daten), besitzt der AMAYA 3C die Zulassung in der Kategorie B. In beiden Fällen ist er mit den Normen EN 926-2: 2013, EN 926-1: 2006 & NfL II 91/09 konform.

Handbuch Version vom Oktober 2021.

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



Anforderungen an den Piloten

Der AMAYA 3C ist ein Gleitschirm mit guter passiver Sicherheit und verzeihendem Flugverhalten. Er zeigt tolerantes Verhalten gegenüber extremen Fluglagen.

Als Gleitschirm eingesetzt (siehe Technische Daten), eignet sich der AMAYA 3C für alle Piloten, einschliesslich Flugschüler.

Als Miniwing eingesetzt (siehe Technische Daten), fliegt der AMAYA 3C schneller und reagiert lebendiger. Dadurch erfordert der Flügel mehr Erfahrung und Können und ein angemessenes Pilotenverhalten in kritischen Situationen. Vom Einsatz als Miniwing wird für einen Flugschüler abgeraten.

Gleitschirmfliegen im Allgemeinen

Jede eigenmächtige Änderung 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.





Betriebsgrenzen

Der AMAYA 3C 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 3C 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, Länge der Bremsen, usw.) sowie alle Hinweise dieses Handbuchs müssen jederzeit berücksichtigt werden.

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



Flugtechnik

Generell ist der AMAYA 3C konventionell zu fliegen. Untenstehende Ausführungen sollen helfen, sich rasch und ohne Probleme mit dem AMAYA 3C zurecht zu finden.

Kontrolle des Schirms vor dem Start

Kontrolle der Schirmkappe: Kontrollieren Sie das Segel auf Beschädigung und Strukturschäden (Profil und Diagonalen) sowie Beschädigung der Nähte.

Kontrolle der Stammleinen: Kontrollieren Sie die Leinen auf Beschädigung und auf korrekte Aufhängung.

Kontrolle der Leinenschlösser: Die Leinenschlösser müssen korrekt montiert und verschlossen sein.

Kontrolle der Galerieleinen: Kontrollieren Sie die Galerieleinen auf Beschädigung und auf Verdrehung.

Kontrolle der Bremsleinen: Kontrollieren Sie die Bremsleinen auf freien Lauf und korrekte Länge (im ungebremsten Normalflug dürfen die Bremsen die Kappe nicht verformen).

Kontrolle der Traggurte: Kontrollieren Sie die Gurte auf Beschädigungen oder Verdrehungen.

Start

Es empfiehlt sich, die Kappe des AMAYA 3C 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 3C nach einigen 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 Startplatz 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 3C hat eine gute Gleitleistung (über 8.5) und ein feines Kurven-Handling. Dies ist bei der Landeeinteilung zu berücksichtigen. Brüske Bremsbewegungen sind im Landeanflug unbedingt zu unterlassen. Wir empfehlen Ihnen, die ersten Flüge mit dem AMAYA 3C in einem Ihnen bekannten Gebiet mit grossem Landeplatz zu machen. Pendeln und zu langsames Fliegen sind beim Landeanflug zu vermeiden.

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

Kurvenflug

Der AMAYA 3C wurde speziell für ein angenehmes Kurvenhandling und ein überschaubares und stabiles Flugverhalten in der Thermik entwickelt. Aktives Fliegen ist mit dem AMAYA 3C 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 bruske Bewegungen. Es sollten insbesondere nie Bewegungen gegen die Dynamik des Schirms unternommen werden.

Beim Zentrieren in der Thermik erfliegt man beim AMAYA 3C 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.

EMPFEHLUNG! In der Landevolte mit dem AMAYA 3C negativ steuern. Dies wird mit symmetrischem 30% Bremsen eingeleitet, der Schirm wird damit langsamer. Dann wird die äussere Bremse ruhig losgelassen.



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 möglicherweise dabei Zonen mit vielen Piloten und turbulenten Bedingungen und thermischen oder dynamische Aufwinden. Muss eine Schnellabstiegsmethode eingesetzt werden (z.B. bei aufkommendem Gewitter und Überentwicklung) können folgende Techniken eingesetzt werden:

Ohren anlegen

Greifen Sie die vordersten Tragegurte rechts und links (rote Tragegurte mit je einer einzelnen roten Leine) bei den Leinenschlösser und ziehen Sie sie nach aussen und nach

unten in einer Kreisbogenbewegung, bis sich die Flügelenden einklappen. Wir empfehlen, beim AMAYA 3C 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.

Beim Loslassen der Leinen öffnen sich die Ohren normalerweise selbständig und ruhig wieder. Das Wiederöffnen kann mit leichtem ‚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.



Steilspiral

Der AMAYA 3C 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, ist aber nicht unerlässlich.

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 ein sehr 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 Leinen-schlössern 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 3C 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 3C nimmt kontinuierlich wieder Fahrt auf. Falls kein Beschleuniger montiert ist, erzielen Sie dasselbe Resultat durch gleichzeitiges Ziehen der A-Gurte um ca 3 bis 5 cm.

ATTENTION !

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



Einklappen asymmetrisch order frontal

Auch wenn die Zulassung des AMAYA 3C 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.

Hauptursachen für den Abbruch:

Übertriebene 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 Fluglimite bringen. Das Phänomen wird auch mit dem Schirmmaterial in Zusammenhang gebracht.

Was immer der Grund ist, der Strömungsabriss kann symmetrisch (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 symmetrisch progressiv zu lösen so wie Sie das beim entsprechenden Training gelernt haben.

Sind Sie tiefer als 100 m über Boden oder kennen Sie die Ausleitetechnik 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 3C 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 Strömungs-abriss 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

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 oder direkt bei der Zulassungsstelle www.para-test.ch ersichtlich.



Bremsen und Bremseinsatz

Mit gelöster Bremse (Arme ganz oben und in ruhiger Luft) hat der AMAYA 3C das beste Gleiten. Die Geschwindigkeit beträgt ca. 37-38 km/h. Das kleinste Sinken wird bei ca 15 % Bremsen erreicht.

Bei über 30% Bremse ändert sich die Leistung und das Verhalten des AMAYA 3C: 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

Installieren Sie den Beschleuniger 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 Tragegurte 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 symetrische oder asymetrische 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 3C ab. Erfliegen sie deshalb in ruhiger Luft einmal die gesamte Geschwindigkeitspolare. Vollgas ist meist nicht die richtige Lösung !



Einstellung des Sitzes

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

	Höhe der Befestigungspunkte	Breite der Befestigungspunkte
AMAYA 3C XS	39-43 cm	39-44 cm
AMAYA 3C S	40-44 cm	41-46 cm
AMAYA 3C M	41-45 cm	43-48 cm
AMAYA 3C L	42-46 cm	44-50 cm

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.



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. Vermeiden Sie es den Schirm im Auto bei extremen Temperaturen zu lagern.
- Variieren Sie die Falttechniken, 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.
- 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.
- Verwenden Sie immer die mitgelieferte 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.



Lagerung und Transport

Lagern Sie Ihren Gleitschirm möglichst locker an einem kühlen (10-25°C), trockenen (weniger als 60% Luftfeuchtigkeit) Ort. Ein heisser Kofferraum oder ein feuchter Keller können dazu beitragen, dass Ihr Gleitschirm beschädigt wird. Die Kombination von Feuchtigkeit und Wärme fördert eine Hydrolysereaktion, welche die Beschichtung abbaut.

Vor dem Lagern muss ein Gleitschirm immer komplett trocken sein, besonders dann, wenn er den ganzen Winter im Sack bleibt. Egal wie lange die Lagerung dauert, der Gleitschirm darf nicht komprimiert sein und weder Verschmutzung, Feuchtigkeit noch Licht ausgesetzt werden. Lockern Sie alle Kompressionsriemen so weit, wie möglich und öffnen Sie den Packsack, damit etwas Luft zirkulieren kann.

Sorgen Sie dafür, dass keine Nagetiere oder Insekten ihr Nest im Gleitschirm bauen können.

Lagern Sie Ihren Gleitschirm niemals im gleichen Raum mit Lösungsmitteln, Säuren, Laugen, Kraftstoffen, Heizöl oder anderen Petrochemikalien.



Kontrollen

Auslieferungskontrolle

Ihr Schirm wurde vom Lieferanten genau kontrolliert, eine zweite Kontrolle in Grandvaux (Schweiz) und von einem Testpiloten eingeflogen. Die Bremsen sind auf Standardlänge eingestellt.

Periodische Kontrollen

Par 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 30 Jahren im Gleitschirmgeschäft tätig.

Für die anderen Länder, kontaktieren Sie Mcc Aviation. Sie haben eine Liste mit den zugelassenen Checkbetrieben.

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.

Mcc Aviation verfügt über alle Originalersatzteile der Schirme und ist die einzige Firma in der Schweiz die über die detaillierten Baupläne und Spezifikationen verfügt.



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 informiert und seine Fluggebietswahl danach anpasst.
- Auf den ausgewiesenen Wanderwegen bleibt.



Recycling

Der AMAYA 3C ist fast ausschliesslich (99%) aus Plastik (Polyamide, Polyester, Polyuréthane) 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 3C, welche in der Schweiz geliefert worden sind, gilt die Haftung des Verkäufers, gemäss der Artikel 197 ff. des Schweizerischen Obligationenrechts.

Die Garantie deckt nicht bei:
Beschädigung wegen schlechtem Unterhalt, Unfall oder unsachgemässer oder falscher Handhabung.
Normale Materialabnutzung bei sehr starker Benutzung.



Technische Daten und Spezifikationen

Anzahl der Tragegurte : 4 Tragegurte (A, B, C & D)

Keine Trimmer auf den zugelassenen Modellen

Minimaler Bremsweg vor dem Strömungsabriss gemäss EN 926-2: 2013

AMAYA 3C XS : 55 cm

AMAYA 3C S : 60 cm

AMAYA 3C M : 65 cm

AMAYA 3C L : 65 cm

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

Maximaler Beschleunigerweg gemäss EN 926-2: 2013

AMAYA 3C XS : 14.0 cm

AMAYA 3C S : 15.0 cm

AMAYA 3C M : 16.0 cm

AMAYA 3C L : 16.5 cm

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

Liste der Leinenlänge auf Anfrage.

AMAYA 3C

XS

S

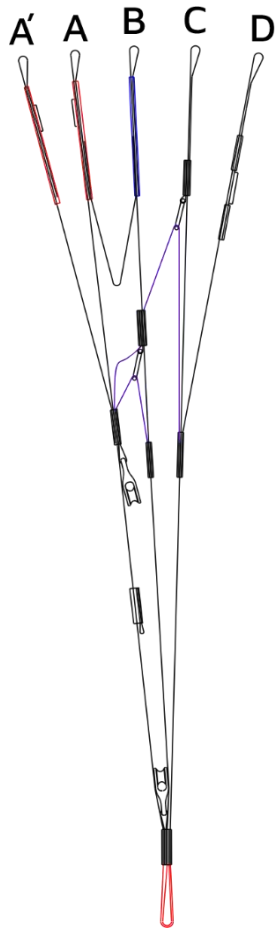
M

L

Startgewicht ¹⁾	kg	50-70	63-87	79-103	92-120
Fläche ausgelegt	m ²	22.23	24.15	26.12	28.25
Fläche projiziert	m ²	19.79	21.41	23.16	25.05
Spannweite ausgelegt	m	10.27	10.68	11.11	11.55
Spannweite projiziert	m	8.14	8.47	8.71	9.16
Streckung ausgelegt		4.73	4.73	4.73	4.73
Streckung projiziert		3.35	3.35	3.35	3.35
Anzahl Zellen		38	38	38	38
Gewicht Schirm	kg	3.90	4.00	4.30	4.55
Min.-trim.-max. Geschwindigkeit	km/h	22-36-43	22-36-44	22-36-44	22-37-45
Zulassung	EN/LTF	A	A	A	A

1) Pilot mit aller Ausrüstung, startbereit

Schema eines Tragegurtes



XS & S

A = 47.0 cm
 B = 47.0 cm
 C = 47.0 cm
 D = 47.0 cm

Beschleunight

A = 32.5 cm
 B = 35.2 cm
 C = 41.1 cm
 D = 47.0 cm

Toleranz: +/- 0.5 cm

M & L

A = 50.0 cm
 B = 50.0 cm
 C = 50.0 cm
 D = 50.0 cm

Beschleunight

A = 34.0 cm
 B = 37.0 cm
 C = 43.5 cm
 D = 50.0 cm

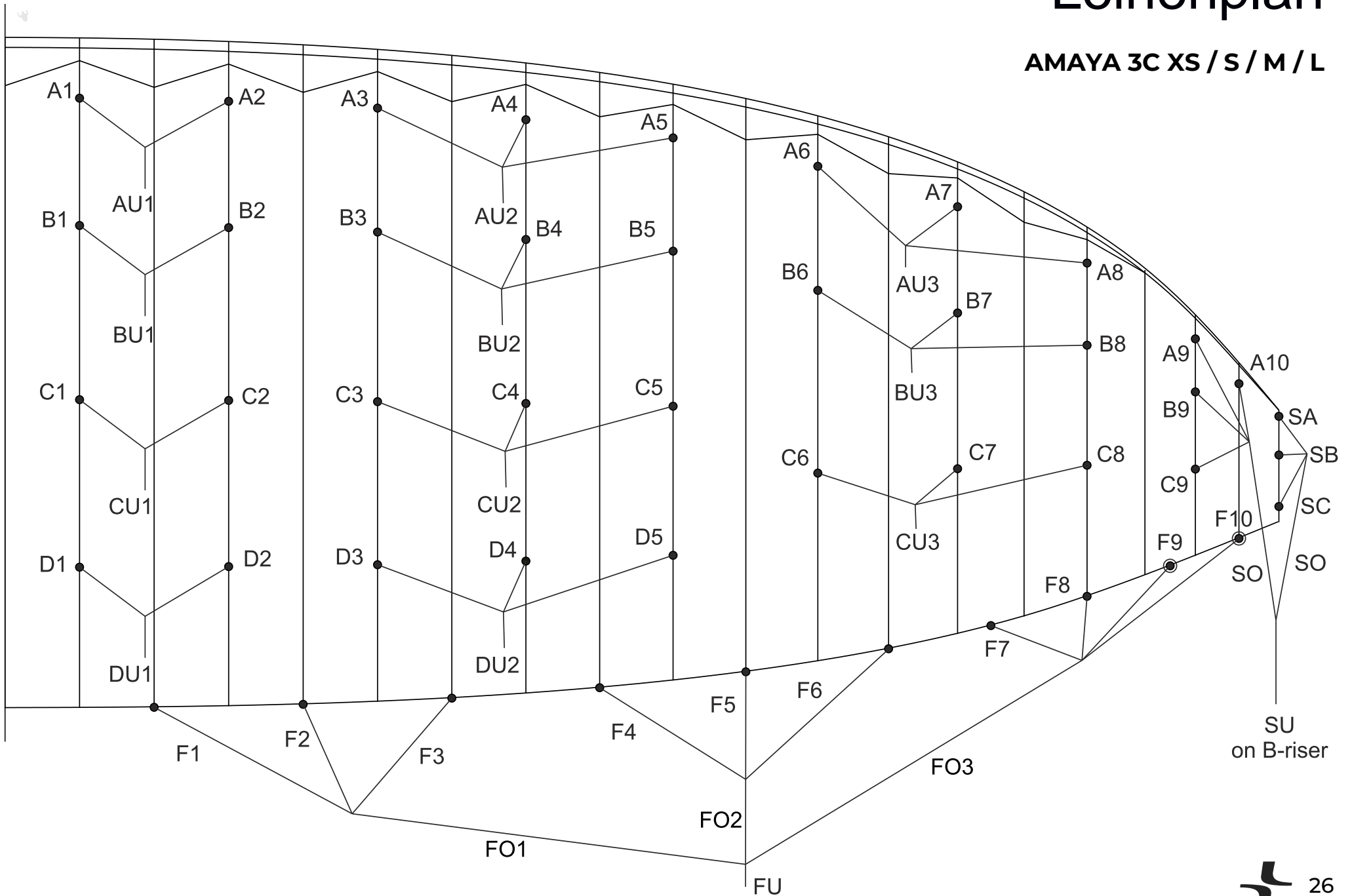
Toleranz: +/- 0.5 cm

AMAYA 3C im Querschnitt



Leinenplan

AMAYA 3C XS / S / M / L





Mcc Aviation SA

Route de Forel 34
CH-1091 Grandvaux

Kontakt Informationen

Telefon: +41 21 781 26 26
E-mail: info@mccaviation.ch

Öffnungszeiten

Montag – Freitag
8h00-12h00 / 13h00-17h00