



# AYA

**User manual** for AYA XS, S, M, L, XL

**Bedienungsanleitung** für das Gleitschirmmodell  
AYA XS, S, M, L, XL

**Mode d'emploi** pour la AYA XS, S, M, L, XL

**Návod k obsluze** pro AYA XS, S, M, L, XL

2019

**Thank you** for choosing this product from Sky Paragliders. Thank you for buying AYA.

We hope you will be satisfied with this product and wish you many happy flights. We strongly recommend that you consult the manual before the first flight. This manual is designed to help you to familiarise yourself with your glider quickly.

---

**Danke**, für den Kauf eines Produkts von Sky Paragliders. Danke, dass Sie sich für den Kauf des AYA entschieden haben.

Wir hoffen, dass Sie mit diesem Produkt zufrieden sein werden und wünschen Ihnen viele schöne Flüge. Wir empfehlen dringend, vor dem ersten Flug dieses Handbuch zu lesen. Das Handbuch kann Ihnen helfen, sich mit dem Produkt schneller vertraut zu machen.

---

**Merci** de voler avec un produit Sky Paragliders. Merci d'avoir choisi une AYA.

Nous espérons que vous serez satisfait de ce produit et vous souhaitons beaucoup de très beaux vols. Il est fortement conseillé de lire attentivement cette notice avant votre premier vol. Ce mode d'emploi vous aidera à vous familiariser rapidement avec votre aile.

---

**Děkujeme**, že používáte produkty Sky Paragliders. Děkujeme Vám za zakoupení padákového kluzáku AYA.

Doufáme, že budete s tímto výrobkem spokojeni. Přejeme Vám krásné lety. Důrazně Vám doporučujeme, abyste si manuál velmi důkladně přečetli. Pomůže Vám k rychlejšímu seznámení s výrobkem.

Team Sky Paragliders





# AYA

ENG / DE / FR / CZ

Contents	5
Inhalt	13
Index	21
Obsah	31



# AYA

EN

## INTRODUCTION

---

Congratulations on becoming part of the Sky family. We are very pleased to welcome you to the world of Sky and hope that you will enjoy many hours of fantastic flying aboard your Sky Paragliders glider.

Sky Paragliders is based in the heart of Europe and we pride ourselves on our own, purpose built, state of the art production facilities in the Czech Republic.

Our management and development teams are located just 19 steps above the glider production facility. This close contact is incredibly important to us and helps to ensure that our products are of the highest quality possible and with minimal air miles on our raw materials.



# Contents

---

<b>1. GENERAL INFORMATION</b>	<b>6</b>		
1.1. User manual for AYA XS, AYA S, AYA M, AYA L, AYA XL			
<b>2. PILOT PROFILE</b>	<b>6</b>		
<b>3. DIMENSIONS, DIAGRAMS AND SPECIFICATIONS</b>	<b>7</b>		
3.1. Cross section			
3.2. Line plan			
3.3. Tech. Spec.			
3.4. Riser lengths			
<b>4. TAKE-OFF, FLIGHT AND FLYING TECHNIQUES</b>	<b>8</b>		
4.1. Pre-flight Checks			
4.2. Take-off			
4.3. Landing			
4.4. Turning			
4.5. Rapid Descent Techniques			
4.6. Performance & Use of Brakes			
4.7. Use of Speed Bar			
4.8. Asymmetric or Frontal (Symmetric)			
4.9. Full Stall			
4.10. Flying Without Brakes			
4.11. Comments on the Testing Procedures			
4.12. Harness Adjustment			
<b>5. MAINTENANCE &amp; CHECKS</b>	<b>11</b>		
5.1. Maintenance Advice			
5.2. Pre-delivery Control			
5.3. Guarantee			
<b>6. DISPOSAL</b>	<b>11</b>		

# 1. GENERAL INFORMATION

---

## 1.1. User manual for AYA XS, AYA S, AYA M, AYA L, AYA XL

AYA is a glider of EN A category (according to EN 926-2:2013 & EN 926-1:2015 & LTF 91/09) and is well suited for pilots who just finished their training. As the glider's characteristics remain in the range of the category description (entry level EN A), the glider is safe for occasional pilots and pilots with a limited airtime.

- AYA has been certified in Category A, having met all the requirements of regulation EN 926-2:2013, EN 926-1:2015 and LTF NFL II 91/09.
- Total minimum and maximum weights in flight: see the technical data.
- Maximum brake range at maximum take-off load: conforms EN 926-2/2013.
- This user manual version dated 12th November 2018.
- Please note that any changes to the paraglider will invalidate the result of the certification. Correct usage of the glider is the pilot's responsibility. The manufacturer and distributor do not accept liability for loss or damage as a result of the misuse of this paraglider. The pilot is responsible for the airworthiness of the aircraft.
- The pilot must comply with legal regulations in the country of flight. This guide conforms to requirements specified by EN 926-2:2013 as well as LTF NFL II 91/09 for user manuals.

Name and address of manufacturer:

**Sky Paragliders a.s.**

Okružní 39 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Czech Republic  
info@sky-cz.com  
www.sky-cz.com

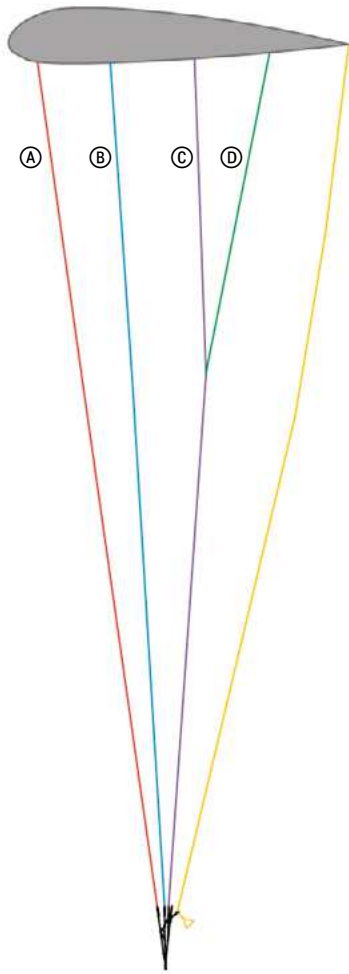
## 2. PILOT PROFILE

---

AYA is a glider with corresponding passive safety and tolerates mistakes in its handling. AYA is well suited for novice pilots but offers very usable performance and handling for even those pilots with more experience who often fly in the lower B category.

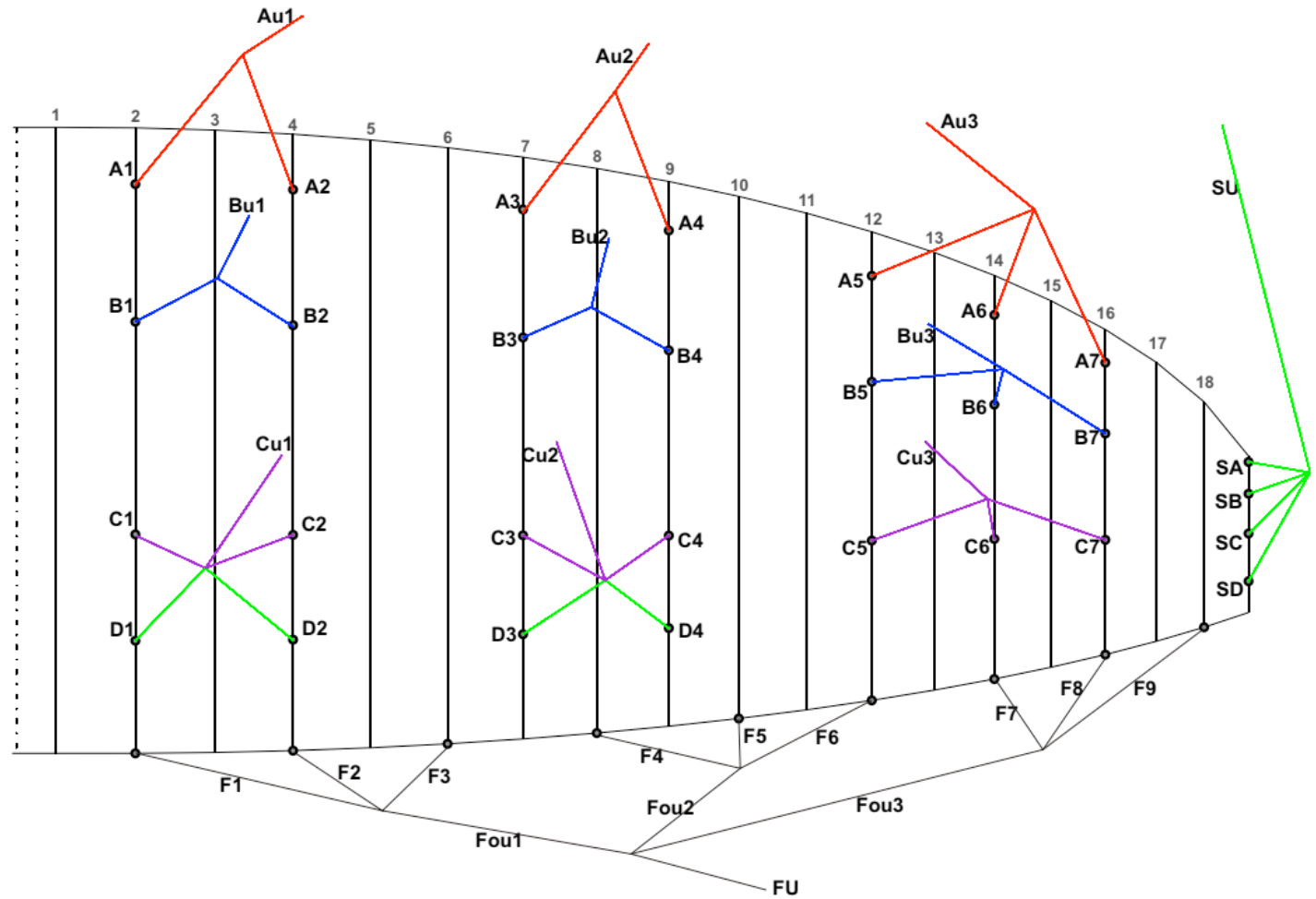
# 3. DIMENSIONS, DIAGRAMS AND SPECIFICATIONS

3.1. Cross section



A Riser - red  
 B Riser - blue  
 C Riser - violet  
 D Lines - green  
 Brakes – yellow

3.2. Line plan



### 3.3. Tech. Spec.

<i>AYA</i>	<i>XS</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>L</i>	<i>XL</i>
Layout surface (m <sup>2</sup> )	21.60	23.36	25.27	27.33	29.56
Layout span	10.06	10.46	10.88	11.32	11.77
Layout aspect ratio	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69
Projected surface (m <sup>2</sup> )	19.11	20.68	22.36	24.19	26.16
Projected span (m)	8.34	8.67	9.02	9.38	9.75
Projected aspect ratio	3.64	3.64	3.64	3.64	3.64
Number of cells	37	37	37	37	37
Weight of the glider (kg)	4.15	4.40	4.70	4.95	5.25
Take-off weight range (kg)	50-72	60-80	75-95	85-110	100-130

Maximum symmetric control travel at maximum weight in flight (cm)

See the certification protocols

### 3.4. Riser lengths



Adjustable, removable or variable device: none.  
The risers have no trimmers.

Basic setting	<i>XS, S</i>	<i>M, L, XL</i>
<b>A1</b>	47 cm	50 cm
<b>A2</b>	47 cm	50 cm
<b>B</b>	47 cm	50 cm
<b>C</b>	47 cm	50 cm
Accelerated	<i>XS, S</i>	<i>M, L, XL</i>
<b>A</b>	36.5 cm	39.0 cm
<b>B</b>	38.9 cm	41.5 cm
<b>C</b>	40.3 cm	43.0 cm
<b>D</b>	47.0 cm	50.0 cm
Length of the speed system	10.5 cm	11.0 cm

Tolerance: +/- 0,5 cm

## 4. TAKE-OFF, FLIGHT AND FLYING TECHNIQUES

In general, the AYA will behave conventionally to most paragliders. However, listed below are several points which will enable you to familiarise yourself with your new glider more rapidly.

### 4.1. Pre-flight Checks

- Check the sail for damage to both surfaces, the internal structure (ribs, diagonals) and seams.
- Check that the lines are not damaged or tangled.
- Check that the quick-links which connect the lines to the risers are undamaged and correctly tightened.
- Check that the risers are not damaged or twisted.
- Lastly, check that the brake handles are correctly attached and that each line runs freely through its pulley.

### 4.2. Take-off

Lay the paraglider out with the leading edge in a horseshoe shape. Hold the A risers close to the quick links and move forward until the lines get stretched. You should now be perfectly centred with your wing. With no wind or light headwind, with lines stretched, AYA inflates rapidly and rises over your head with some dynamic steps.

We recommend that you do not pull the risers too far forward or down, which could cause a collapse of the leading edge, but simply follow them until your glider reaches its angle of flight. It is important that the gravity centre of your body stays in front of your feet during the rise of the glider to constantly load the risers.

A controlled inflation allows you to check the wings and lines during the last phase as it comes up and thus avoids the need to use brakes. Depending on the wind conditions or the



slope, an adequate use of brakes can help you to take-off more quickly.

## Towing

AYA may be tow-launched. It is the pilot's responsibility to use suitable harness, attachments and release mechanism. Both towed pilot and tow machine operator should be qualified to tow.

When towing pilot must be certain that the paraglider is completely over your head before you start. In each case the maximum tow force needs to correspond to the body weight of the pilot.

## 4.3. Landing

Because of the exceptional glide, high caution is recommended in the stages of approach and landing. AYA is an agile glider; any action on the brakes may cause significant reactions. It is therefore recommended to execute the first flights in a familiar environment and under easy conditions. With negative steering there is more time for the manoeuvres to be performed steadily, which results in reducing the pendulum movements of the paraglider.

**Reminder:** Negative steering involves applying the brakes symmetrically by about 30% of the maximum range to slow the paraglider and a simultaneous turning by means of releasing the outside brake. Speeding up just prior to landing allows a more effective flare and therefore a gentler landing.

## 4.4. Turning

AYA was designed to perform well in turns and will core the thermals even without active piloting. Negative steering (see above), on the one hand slows the paraglider in certain phases of the flight and on the other hand reduces excessive rolling during turn reversals. It is not only designed to turn (with approx. 30% brake) but also to fly slowly in order to help identify the areas of lift and to keep the paraglider flatter to minimize the sink rate in a turn (with 15% brake).

Symmetrical brake-input at 20-30 % enables you to keep your wing under control – to brake further when pitching and to release when the canopy banks up.

## 4.5. Rapid Descent Techniques

In order to descend, the paraglider must be moved away from the areas of lift. In case any difficulties occur, the following techniques can be used to increase the sink rate.

### Big Ears

Pull at the outside A lines until the wingtips fold back on themselves. It is recommended to fold the wingtips separately and not at the same time.

Keep the lines taut to stop the wingtips from reopening. Depending on the size of big ears, the sink rate can increase up to 3–4 m/s.

As soon as the lines are released, the paraglider should spontaneously reopen. However, you can speed up the reopening by „pumping“ the brakes. When pumping the brakes it is recommended that one side of the paraglider be opened after the other. Pulling both brakes simultaneously can result in a stall.

### Spiral Dive

AYA is a manoeuvrable wing that responds to any input easily. To initiate the spiral apply one brake progressively to about 35% and hold it in its position. The speed of rotation will increase progressively as well as the pressure on the brake and the centrifugal force that is experienced.

The angle or the speed of rotation can be decreased or increased by releasing or pulling the brake by several centimetres.

Once mastered, the spiral allows you to descend by more than 10 m/s.

Movements which are extremely abrupt or badly synchronized, or a very quick initiation of the spiral can result in an asymmetrical collapse or a spin.

**Caution:** A deep spiral is a demanding manoeuvre. The kinetic energy obtained must be reduced by slowly releasing the inside

brake and using at least one whole 360 degrees turn to bleed off this energy.

### B-line Stall

Grasp the B risers at the quick links and gently pull them down symmetrically. The paraglider will drop backwards before entering in a parachutal stall stabilizing overhead. The descent rate increases to 6 - 8 m/s.

In order to release the B-line stall, raise both hands together in a single quick movement. Once you have released the B-risers, AYA shall, in principle, resume flight immediately. An error of control (slow release) or special meteorological conditions may lead to a prolonged phase of parachuting.

The recovery of the paraglider could be then initiated by using the speed bar. In case there is no speed bar, a short pull (squeeze) on the A risers (4 – 5 cm) will achieve the same result.

**Caution:** unlike the big ears and the spiral (see above), in a B-line stall the glider is in a stalled state. Therefore, a B-line stall should never be performed close to the ground and in stronger head winds, a negative ground speed may be experienced.

## 4.6. Performance & Use of Brakes

AYA's best glide is at trim speed (no brakes) – about 37 km/h. The minimum sink rate is achieved by applying approx. 15% of the brakes.

When using more than 30% of the brakes the aerodynamics and the performance of the glider are likely to deteriorate and the effort to manoeuvre will increase quickly.

In case of extremely high brake pressure there is a great risk of an impending stall, which occurs at a full brake travel (100% of the brakes). In normal flying conditions the optimal position for the brakes, in terms of performance and safety is within the first 30% of the braking range.

## 4.7. Use of Speed Bar

AYA is equipped with a speed system. For fitting and positioning the speed bar consult the instructions of the harness manufacturer. Before every take-off check that the speed bar works freely and that its lines are long enough to ensure that it is not engaged permanently. If the harness is fitted with a front mounted reserve the speed bar lines must pass under the reserve container and the reserve bridle so that it can be deployed easily.

Using the speed bar can increase the maximum speed of the paraglider by up to 30% of the trim speed. However, it does reduce the angle of attack and therefore there is an increased risk of a frontal (or asymmetric) collapse. We therefore do not advise to use the speed bar near the ground or in turbulent air.

## 4.8. Asymmetric or Frontal (Symmetric)

### Collapses

Despite that tests proved that AYA recovers on its own after collapses, active piloting is recommended in case of an asymmetric or frontal collapse.

Active piloting will reduce the loss of altitude and a change of direction.

### In case of a frontal (symmetric) collapse:

- Bring both brakes down symmetrically to speed up the reopening of the paraglider, and then raise your hands back up immediately.

### In case of an asymmetric collapse:

- Keep the paraglider flying straight by leaning in the opposite direction of the collapse and simultaneously applying the brake on the opposite side of the collapse.
- Speed up the reopening of the closed side by a single, positive input on the collapsed side.

## 4.9. Full Stall

Certain behaviour or weather conditions can bring about a full stall. This is a serious incident that can be difficult to manage. In the case where the stall occurs at less than 100 m above the ground, it is recommended to use your reserve parachute.

### Main Causes of a Full Stall:

- A poorly timed or an extensive use of brakes when the air speed of the wing is reduced (e. g. when coming out of a spiral or speeding up after a B-line stall).
- Soaked or heavily drenched leading edge (from rain or a cloud) can result in a stall due to an uneven airflow over the leading edge. This process has been related to high levels of porosity in the glider's cloth.

Whatever the cause, a full stall can be either symmetrical or a spin. In both cases the pilot has two possible courses of action:

- If the full stall happens above 100 m it is strongly recommended to execute the stall recovery supposing the pilot is familiar with the process of such an action (e.i. a complete execution of the full stall, stabilization of the wing and lifting hands progressively to come back to a normal flight).
- If the full stall happens below 100 m or if the pilot is unfamiliar with the stall recovery, the reserve should be deployed immediately.

## 4.10. Flying Without Brakes

If a brake line or pulley breaks it is possible to fly the AYA using the D risers (rear risers). The movements must be well controlled as the deformation of the wing when pulling on the D risers is greater than that produced by using the brakes.

**Tip:** Practice this way of steering to be prepared in case of a brake failure!

## 4.11. Comments on the Testing Procedures

All manoeuvres were carried out over water in stable air mass with standard temperature, humidity and pressure. They were

carried out by professional pilots trained to react to any problem in the most appropriate manner.

Test reports are available on the website: [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com).

## 4.12. Harness Adjustment

For test flights the pilots used ABS harnesses with the following set-up:

Size	Distance between hang points	Advice for hang points distance
<b>AYA XS</b>	40-41 cm	41-42 cm
<b>AYA S</b>	41-42 cm	42-43 cm
<b>AYA M</b>	42-43 cm	43-44 cm
<b>AYA L</b>	43-44 cm	44-45 cm
<b>AYA XL</b>	44-45 cm	45-46 cm

We recommend adjusting the harness in a very similar way to the test adjustment. Excessive cross-bracing increases the risk of twisting the risers. A looser setting will result in a tendency to lean towards the collapsed side.

Lower hang points reduce the roll-stability of your harness and can slow down the reopening of asymmetric collapses. Higher hang points (+ 2-4 cm) have no influence on inflight safety and can therefore be tolerated.

# 5. MAINTENANCE & CHECKS

## 5.1. Maintenance Advice

The lifespan of your paraglider depends largely on the care with which you maintain and use it. To maximize the lifespan of your wing, respect the following rules:

- Avoid dropping the canopy on its top surface or on its leading edge during inflation or landing.
- Don't drag it across the ground when moving it.
- Don't expose it unnecessarily to sunlight.
- Choose a folding technique that doesn't damage the leading edge strips and that doesn't crease the internal structure excessively. To maximize the life of your glider we do not recommend the use of stuff sacks: the abrasion of the material will decrease the life expectancy of the fabric – in particular its internal structure.
- Always use the protective bag to avoid direct contact with the harnesses and buckles, and unwanted frictions inside the rucksack.
- Never store your paraglider when it is damp. If immersed in sea water, rinse it thoroughly in fresh water. Do not use any detergents.
- Dry your paraglider away from direct light in a dry and well-aired place.
- Empty any foreign bodies from your paraglider regularly, for example sand, stones or animal or vegetable matter which may eventually decay.
- Twigs, sand, pebbles, etc damage tissue in successive folds, and organic debris of vegetable or animal origin (insects) can promote mould growth.

## 5.2. Pre-delivery Control

The paraglider has undergone a series of tests during the production process and consequent flight tests before delivery. It is delivered with the same brake setting as used during certification.

### Periodic Checks & Repairs:

For safety reasons it is recommended that the paraglider be checked at least once a year, or after 100 flights and anytime there is a change in its behaviour. The check must be done by the manufacturer or an authorized representative. Before sending the paraglider for an inspection, contact your importer or your dealer. Have your wing additionally checked if you notice damages or a change in flight behaviour

### Fixing small rips

Small rips in the sail up to a length of 4 cm can be repaired with adhesive sail tape. Keep an excess length of 3 cm on both ends of the rip and apply the tape to both sides.

### Spare parts

Your SKY wing consists of many high quality long-life components. When replacing parts, (lines, risers, fabric panels, etc.), only original parts may be used. In addition to the continued airworthiness of your paraglider this is important for your safety as well.

## 5.3. Guarantee

AYA is guaranteed for two years against any production fault since the date of purchase.

The guarantee does not cover:

- Damage caused by misuse, by neglecting regular maintenance, or if the glider is overloaded or misused.
- Damage caused by inappropriate landings.

# 6. DISPOSAL

Even the best products have a limited service life, and once your glider reaches this point, it must be disposed of properly. Please make sure your paraglider is disposed of in the correct environmental manner, or send it back to Sky Paragliders for correct disposal. Respect the environment and look after your flying sites. Practise our sport with respect for nature, wildlife and other people! Don't walk outside marked routes, do not litter, do not make noise.

If you have any questions regarding the information in this manual, contact your SKY dealer.



Sky Paragliders a.s.  
Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Czech Republic  
Tel. +420 558 676 088, info@sky-cz.com, [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com)



# AYA

DE

## INTRODUCTION

---

Gratuliere zu Ihrer Entscheidung, ein Teil der Sky Family zu werden. Wir freuen uns, Sie zur Welt von Sky begrüßen zu können und hoffen, dass Sie unter ihrem Sky Paragliders Schirm viele schöne Stunden mit fantastischen Flügen genießen werden.

Die Basis von Sky Paragliders liegt im Herzen von Europa und wir sind stolz auf unsere auf dem neuesten Stand der Technik ausgestattete Produktion in der Tschechischen Republik. Management und Entwicklungsteams sitzen nur 25 Stufen oberhalb des Produktionsbetriebes. Dieser enge Kontakt ist für uns unglaublich wichtig und hilft uns dabei, Produkte höchster Qualität mit minimaler Umweltbelastung und minimiertem Verbrauch von Material anbieten zu können.

# Inhalt

---

<b>1.</b>	<b>ALLGEMEINE INFORMATIONEN</b>	<b>14</b>		
1.1.	Betriebsanleitung für den Gleitschirm			
<b>2.</b>	<b>PILOTENPROFIL</b>	<b>14</b>		
<b>3.</b>	<b>MASSE, DIAGRAMME UND EIGENSCHAFTEN</b>	<b>15</b>		
3.1.	Flügelprofil			
3.2.	Leinenschema			
3.3.	Technische Daten			
3.4.	Schema des Tragegurtes			
<b>4.</b>	<b>START, FLUG UND FLUGTECHNIK</b>	<b>16</b>		
4.1.	Prüfung des Gleitschirms vor dem Start			
4.2.	Start			
4.3.	Landung			
4.4.	Kurvenflug			
4.5.	Abstiegshilfen			
4.6.	Flugleistung & Einsatz der Bremsen			
4.7.	Verwendung des Beschleunigers			
4.8.	Asymmetrischer oder frontaler (symmetrischer) Einklapper			
4.9.	Strömungsabriss			
4.10.	Fliegen ohne Bremsen			
4.11.	Kommentare zu den Testverfahren			
4.12.	Gurtzeugeinstellungen			
<b>5.</b>	<b>INSTANDHALTUNGS-CHECKS</b>	<b>19</b>		
5.1.	Wartungsempfehlung			
5.2.	Auslieferungsscheck			
5.3.	Garantie			
<b>6.</b>	<b>ENTSORGUNG</b>	<b>19</b>		

# 1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN

---

## 1.1. Betriebsanleitung für den Gleitschirm

AYA ist ein Gleitschirm der Kategorie EN A (nach EN 926-2:2013 & EN 926-1:2015 & LTF 91/09) und ist für Piloten, die gerade ihre Ausbildung beendeten, gut geeignet. Nachdem die Eigenschaften des Schirmes der Kategoriebeschreibung entsprechen (Einsteigerlevel EN A) ist der Gleitschirm sicher für Gelegenheitspiloten und Piloten mit beschränkter Flugerfahrung.

- Verwendungszweck: leichtes Luftsportgerät mit einer Leermasse < 120 kg
- Der AYA ist in Kategorie A zertifiziert, nachdem er alle Anforderungen der Normen EN 926-2:2013, EN 926-1:2015 und LTF NFL II 91/09 erfüllt.
- Gesamtgewicht Minimum und Maximum: siehe technische Daten.
- Bremsweg bei Maximalgewicht: in Übereinstimmung mit EN 926-2:2013.
- Handbuch Version vom 12. November 2018.
- Bitte beachten Sie, dass alle Änderungen am Gleitschirm die Musterprüfung ungültig machen. Der korrekte Umgang mit dem
- Gleitschirm liegt in der Verantwortung des Piloten. Der Hersteller und der Händler übernehmen keine Haftung. Der Pilot ist verantwortlich für die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs. Der Pilot muss die gesetzlichen Vorschriften im Land des Fluges einhalten.
- Umweltschutz: Gleitschirmfliegen ist eine Sportart, die in der Natur ausgeübt wird.

Achten Sie bei Start, Flug und Landung auf naturschonendes Verhalten und vermeiden Sie unnötigen Lärm. Dazu gehört auch eine

umweltgerechte Entsorgung Ihres Schirmes, wenn dieser das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat. Sie können Ihren SKY-Schirm dazu auch direkt an das Werk in Frydlant schicken.

- Dieses Handbuch entspricht den Anforderungen der Normen EN 926:2013 sowie LTF NfL II 91/09 für Betriebsanleitungen.

Name und Adresse des Herstellers:

**Sky Paragliders a.s.**

Okružní 39, 739 11 Frydlant nad Ostravici  
Tschechische Republik  
info@sky-cz.com  
www.sky-cz.com

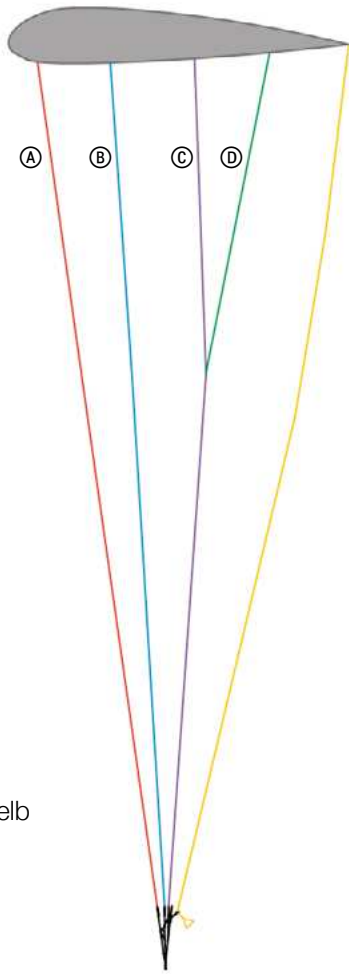
## 2. PILOTENPROFIL

---

Der AYA ist ein einsitziger Gleitschirm mit hoher passiven Sicherheit und verträgt Fehler in seiner Bedienung. Der AYA ist für Anfänger gut geeignet, bietet jedoch auch sehr brauchbare Leistung und ansprechendes Handling für Piloten mit mehr Erfahrung, die häufig mit Schirmen der unteren B-Kategorie fliegen.

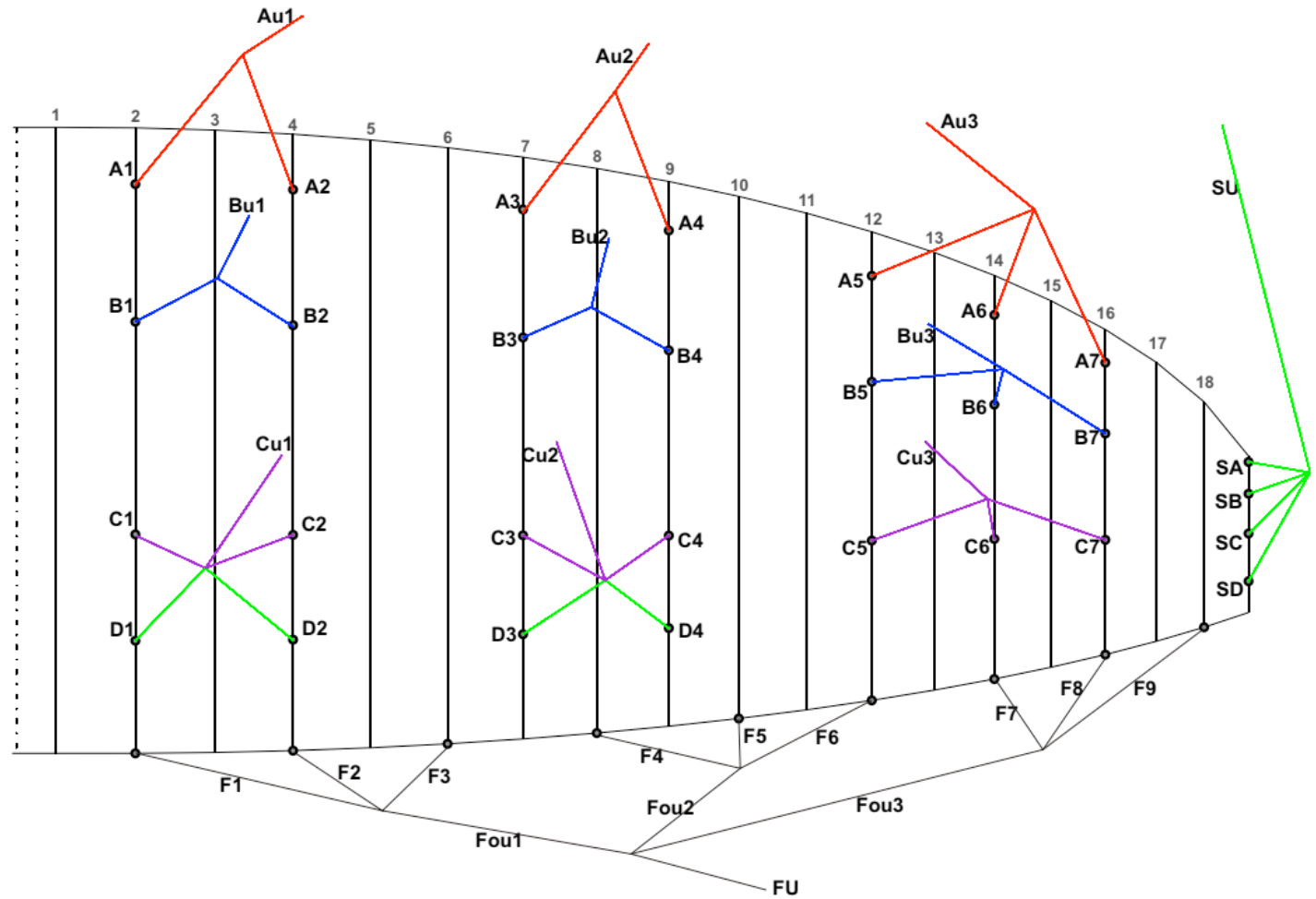
# 3. MASSE, DIAGRAMME UND EIGENSCHAFTEN

## 3.1. Flügelprofil



- A Leinen - Rot
- B Leinen - Blau
- C Leinen - Lila
- D Leinen - Grün
- Bremsleinen - Gelb

## 3.2. Leinenschema



### 3.3. Technische Daten

AYA	XS	S	M	L	XL
Schirmfläche (m²)	21.60	23.36	25.27	27.33	29.56
Flügelspannweite (m)	10.06	10.46	10.88	11.32	11.77
Streckung	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69
Fläche projiziert (m²)	19.11	20.68	22.36	24.19	26.16
Spannweite projiziert (m)	8.34	8.67	9.02	9.38	9.75
Streckung projiziert	3.64	3.64	3.64	3.64	3.64
Anzahl Zellen	37	37	37	37	37
Gewicht (kg)	4.15	4.40	4.70	4.95	5.25
Startgewicht (kg)	50-72	60-80	75-95	85-110	100-130

Maximaler symmetrischer Steuerweg bei maximalem Abfluggewicht (cm)

See the certification protocols

### 3.4. Schema des Tragegurtes



Einstellbare, abnehmbare oder variable Vorrichtung: keine  
Die Tragegurte haben keine Trimmer.

Grundeinstellung	XS, S	M, L, XL
<b>A1</b>	47 cm	50 cm
<b>A2</b>	47 cm	50 cm
<b>B</b>	47 cm	50 cm
<b>C</b>	47 cm	50 cm
beschleunigt	XS, S	M, L, XL
<b>A</b>	36.5 cm	39.0 cm
<b>B</b>	38.9 cm	41.5 cm
<b>C</b>	40.3 cm	43.0 cm
<b>D</b>	47.0 cm	50.0 cm
Speedsystems	10.5 cm	11.0 cm

Tolerance: +/- 0,5 cm

## 4. START, FLUG UND FLUGTECHNIK

Grundsätzlich kann der AYA konventionell geflogen werden, aber es gibt mehrere nachfolgend aufgeführten Punkte, die Ihnen erlauben, sich mit einem neuen Gleitschirm schneller vertraut zu machen.

### 4.1. Prüfung des Gleitschirms vor dem Start

- Prüfen Sie das Segel auf Schäden an Oberfläche, interner Struktur (Rippen, Diagonalen) und Nähten.
- Stellen Sie sicher, dass die Leinen nicht beschädigt oder verheddert sind.
- Überprüfen Sie die Schraubkarabiner, welche Leinen und Tragegurte verbinden, auf Schäden und korrekte Verschraubung.
- Stellen Sie sicher, dass die Tragegurte nicht beschädigt oder verdreht sind.
- Überprüfen Sie die Bremsgriffe auf korrekte Anbringung und die Bremsleinen auf hindernisfreien Verlauf durch ihre Umlenkrollen.

### 4.2. Start

Legen Sie den Schirm mit der Vorderkante in Form eines Hufeisens aus. Halten Sie die A-Leinen in der Nähe der Schraubglieder und gehen Sie vorwärts, bis die Leinen leicht gespannt sind. Sie sollten nun perfekt mit Ihrem Flügel zentriert sein. Bei Nullwind oder leichtem Gegenwind machen Sie mit gespannten Leinen einige flotte Schritte. Der AYA wird sich rasch füllen und über Ihren Kopf steigen. Ziehen Sie die Tragegurte weder zu hart nach vorne, noch nach unten, da dies ein Einfallen der Einströmkante zur Folge haben könnte. Folgen Sie den Tragegurten mit den Armen nach oben, bis der Schirm den korrekten Startwinkel erreicht hat. Dabei ist es wichtig,



dass der Schwerpunkt Ihres Körpers während der Aufziehphase vor Ihren Füßen liegt und ein gleichmäßiger Zug an den Gurten gewährleistet ist. Ein kontrollierter Aufziehvorgang vermeidet übermäßigen Einsatz der Bremsen und erlaubt Ihnen eine visuelle Kontrolle von Schirm und Leinen vor dem Beschleunigen auf die Startgeschwindigkeit.

### 4.3. Landung

Aufgrund der außergewöhnlichen Gleitleistung ist äußerste Vorsicht bei Landeanflug und Landung empfohlen. Der AYA ist ein extrem agiler und sensibler Schirm. Jeder Einsatz der Bremsen kann eine signifikante Reaktion der Schirmkappe hervorrufen. Wir empfehlen deshalb für die ersten Flüge ein Ihnen bekanntes Fluggebiet mit großem Startplatz und leicht durchschaubaren meteorologischen Bedingungen. Negatives Steuern gibt mehr Zeit für präzise ausgeführte Manöver, die in geringeren Pendelausschlägen der Kappe resultieren.

**Zur Erinnerung:** Negatives Steuern bedeutet, die Bremsen symmetrisch um etwa 30% des gesamten Steuerweges zu ziehen und eine Kurve durch Nachlassen der Außenbremse einzuleiten. Ein Beschleunigen unmittelbar vor der Landung ermöglicht

### 4.4. Kurvenflug

Der AYA wurde für effizienten Kurvenflug entwickelt und zentriert Thermik auch ohne aktive Gewichtsverlagerung.

Negatives Steuern (siehe oben) bremst den Gleitschirm in bestimmten Phasen des Fluges und reduziert übermäßiges Rollen während Kurvenwechseln. Ihr Schirm wurde nicht nur für raschen Kurvenflug (mit ca. 30 % Bremse), sondern auch für den langsamen Flug entwickelt, welcher das Auffinden von Thermik und das Flachhalten der Kappe für eine geringe Sinkrate (mit 15 % Bremse) erleichtert.

Symmetrische Betätigung beider Bremsen um 20-30 % ermöglicht die Kontrolle des Schirms – um bei Vorschießen stärker zu bremsen oder beim Zurückfallen die Bremsen zu lösen.

### 4.5. Abstieghilfen

Als generelle Empfehlung fliegen Sie für Abstiegsmanöver aus Bereichen mit steigenden Luftmassen. Sollten Sie – warum auch immer – von der Entwicklung der Flugbedingungen überrascht werden, so können Sie folgende Techniken zur Vergrößerung Ihrer Sinkrate anwenden.

#### Ohren anlegen

Ziehen Sie die äußerste A-Leine, bis sich der Stabilo unter die Einströmkante faltet. Wir empfehlen, die Ohren nach einander und nicht gleichzeitig anzulegen. Halten Sie die Leinen auf Zug, um die „Ohren“ bis zum Ende des Manövers vom Öffnen abzuhalten. Abhängig von der Zugtiefe kann eine Sinkrate von 3-4 m/s erreicht werden.

Mit dem Freigeben der Leinen sollte der Gleitschirm spontan wieder öffnen. Der Prozess kann durch Pumpen der Bremsen in einer einzigen Bewegung beschleunigt werden. Beim Pumpen der Bremsen wird empfohlen, eine Seite des Schirmes nach der anderen zu öffnen. Das gleichzeitige Ziehen beider Bremsen kann zu einem Strömungsabriss führen.

#### Steilspirale

Der AYA ist ein wendiger Flügel, der auf Input seines Piloten präzise und progressiv reagiert. Zur Einleitung einer Spirale ziehen Sie eine Bremsleine progressiv auf etwa 35 Prozent und halten Sie sie in dieser Position. Drehgeschwindigkeit und Bremsdruck sowie die vom Piloten gespürte Zentrifugalkraft werden progressiv zunehmen. Winkel und Geschwindigkeit der Rotation können durch Nachlassen oder tieferes Ziehen der Bremse um einige Zentimeter dosiert werden.

Einmal beherrscht, erlaubt die Steilspirale Ihnen Abstiegsraten von mehr als 10 m/s. Sehr abrupte oder schlecht synchronisierte Bremsbetätigung oder eine zu schnelle Einleitung der Spirale können in einseitigen Einklappen oder Trudeln enden.

**ACHTUNG:** Eine Steilspirale ist ein radikales Manöver. Die aufgebauete kinetische Energie muss durch langsames Lösen der Innenbremse über mehrere Kreise abgebaut werden.

#### B-Stall

Fassen Sie die B-Tragegurte unter den Schraubgliedern und ziehen Sie sie symmetrisch nach unten. Der Gleitschirm wird in einen B-Stall gehen und leicht nach hinten fallen, bevor er sich über Ihrem Kopf stabilisiert. Die Sinkrate steigt auf 6-8 m/s. Zur Ausleitung des B-Stalls heben Sie beide Hände in einer einzigen fließenden Bewegung, bis die Tragegurte wieder voll gestreckt sind. Dadurch sollte der KUDOS sofort wieder in den Normalflug zurückkehren. Bedienungsfehler und spezielle aerologische Bedingungen können die Stallphase verlängern. Ein kurzer Tritt auf den Fußbeschleuniger sollte für eine sofortige Beendigung des B-Stalls führen. Sollte der Beschleuniger nicht verbunden sein, so zeigt ein Ziehen der A-Gurte um 4-5 cm das gleiche Resultat.

**ACHTUNG:** Anders als beim Ohren Anlegen oder der Steilspirale befindet sich der Schirm beim B-Stall in einem echten Strömungsabriss. Aus diesem Grund sollte der B-Stall nie knapp über dem Boden ausgeführt werden.

### 4.6. Flugleistung & Einsatz der Bremsen

Das beste Gleiten des AYA findet sich bei Trimmgeschwindigkeit (keine Bremsen) - ca. 38 km/h. Die minimale Sinkgeschwindigkeit wird durch Betätigen der Bremsen um ca. 15 % erreicht. Bei Verwendung von mehr als 30% der Bremsen verschlechtern sich Aerodynamik und Leistung des Gleitschirms und die Bremskräfte steigen rasch an.

Extrem hoher Bremsdruck ist die letzte Warnung vor einem drohenden Strömungsabriss, der bei einer Vollbremsung (100% Bremsen) auftritt. In normalen Flugbedingungen befindet sich die optimale Position für die Bremsen in Bezug auf Leistung und Sicherheit innerhalb der ersten 30 Prozent des Bremsweges.

## 4.7. Verwendung des Beschleunigers

Ihr AYA ist mit einem Beschleuniger bzw. Speedsystem ausgestattet. Für die Montage und Positionierung des Speedsystems halten Sie sich an die Anweisungen Ihres Gurtzeug-Herstellers. Kontrollieren Sie vor jedem Start den Beschleuniger auf freien Verlauf und ausreichende Länge, um eine unabsichtliche Betätigung im Flug zu vermeiden.

Bei Verwendung eines Rettungsschirms mit Frontcontainer müssen die Leinen des Speedsystems unterhalb von Container und Retterleinen verlaufen um eine korrekte Auslösung des Rettungsschirms zu ermöglichen. Der Einsatz des Beschleunigers erhöht die Maximalgeschwindigkeit des Schirms gegenüber Trimmspeed um bis zu 30 Prozent. Dabei reduziert sich der Anstellwinkel, womit sich das Risiko eines Front- oder Seitenklappers erhöht. Aus diesem Grund raten wir vom Einsatz des Speedsystems in Bodennähe oder turbulenter Luft ab.

## 4.8. Asymmetrischer oder frontaler (symmetrischer) Einklapper

Obwohl Tests eine spontane Wiederöffnung des AYA nach Klappern gezeigt haben empfiehlt sich im Falle von asymmetrischen oder frontalen Einklappern aktiver Piloteneingriff. Dieser vermindert den Höhenverlust sowie das Abdrehen aus der ursprünglichen Flugrichtung.

### Im Fall eines frontalen (symmetrischen) Einklappers:

- Ziehen Sie beide Bremsleinen symmetrisch nach unten, um die Öffnung der Eintrittskante zu beschleunigen.
- Heben Sie danach die Hände sofort wieder in normale Flugposition.
- Im Fall eines asymmetrischen Einklappers:
- Halten Sie die Flugrichtung, indem Sie sich im Gurtzeug von der geklappten Seite weg lehnen und soviel Bremse wie nötig einsetzen.
- Beschleunigen Sie die Öffnung der geklappten Seite durch einen einzelnen zügigen Zug der Bremsen auf der geklappten Seite.

## 4.9. Strömungsabriss

Bestimmte Verhaltensweisen oder Wetterbedingungen können zu einem Strömungsabriss führen. Dies ist eine gravierende Abweichung vom Normalflug und kann schwer zu handhaben sein. Tritt ein Strömungsabriss in weniger als 100 m über Grund auf ist sofort der Rettungsschirm zu werfen.

### Hauptursachen eines Strömungsabrisse:

- Schlecht getimter oder exzessiver Einsatz der Bremsen, während die Fluggeschwindigkeit des Flügels reduziert ist (z. B. Beim Ausleiten einer Spirale oder während der Beschleunigung nach einem B-Stall).
- Vollgesogene oder stark durchnässte Eintrittskante (von Regen oder einer Wolke) können aufgrund einer ungleichmäßigen Luftströmung über der Vorderkante zu einem Strömungsabriss führen. Bekannte Fälle dieses Phänomens sind mit hoher Porosität des Schirmtuches verbunden. Unabhängig von der Ursache kann eine
- Fullstalls entweder symmetrisch oder einseitig sein (Trudeln).
- In beiden Fällen hat der Pilot zwei Reaktionsmöglichkeiten:
- • Passiert der Strömungsabriss in mehr als 100 m Höhe über Grund empfehlen wir die Standardausleitung, sofern der Pilot mit diesem Prozess vertraut ist (also vollständige Ausführung eines Full Stall, Stabilisierung des Schirms und Lösen der Bremsen für die Rückkehr in den Normalflug).
- • Geschieht der Strömungsabriss in weniger als 100 m über Grund oder der Pilot ist mit dem Verfahren der Stall-Ausleitung nicht vertraut, ist sofort der Notschirm zu werfen.

## 4.10. Fliegen ohne Bremsen

Bei Bruch einer Bremsleine oder Umlenkrolle ist es möglich, den AYA unter Verwendung des D Tragegurtes (hinterste Tragegurte) zu fliegen. Die Bewegungen müssen fein dosiert werden, da die Deformation der Schirmkappe stärker als bei herkömmlichem Bremseinsatz ausfällt.

**Tip:** Üben Sie diese Art der Steuerung, um im Falle eines Ausfalls der Bremse vorbereitet zu sein!

## 4.11. Kommentare zu den Testverfahren

Alle Manöver wurden über Wasser in einer stabilen Luftmasse mit Standard-Temperatur, Feuchtigkeit und Luftdruck durchgeführt.

Sie wurden von professionellen Piloten ausgeführt, die darauf trainiert sind, auf jedes Problem in passender Weise zu reagieren. Testberichte sind auf der Website verfügbar: [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com).

## 4.12. Gurtzeugeinstellungen

Für die Testflüge verwendeten die Piloten ABS-Gurtzeuge mit folgender Einstellung:

Größe	Distanz Karabiner- Sitzbrett	Entfernung zwischen Einhängenpunkten (Karabinern)
AYA XS	40-41 cm	41-42 cm
AYA S	41-42 cm	42-43 cm
AYA M	42-43 cm	43-44 cm
AYA L	43-44 cm	44-45 cm
AYA XL	44-45 cm	45-46 cm

Wir empfehlen die Verwendung eines Gurtzeuges mit Einstellungen, die möglichst nahe an jenen liegen, die während der Flugtests verwendet wurden. Übermäßige Querverstrebung (Brustgurt sehr eng) erhöht das Risiko verdrehter Tragegurte während bestimmter Manöver. Eine lockerere Einstellung kann eine Tendenz zur Folge haben, in Richtung der geklappten Seite zu fallen. Tiefere Aufhängepunkte reduzieren die Rollstabilität des Gurtzeuges und können die Wiedereröffnung nach asymmetrischen Klappern verlangsamen. Höhere Aufhängepunkte (+ 2-4 cm) haben keinen Einfluss auf die Flugsicherheit und können daher toleriert werden.

## 5. INSTANDHALTUNGS-CHECKS

### 5.1. Wartungsempfehlung

Die Lebensdauer Ihres Gleitschirms hängt stark von der Sorgfalt, mit der Sie ihn pflegen und nutzen. Für eine maximale Lebensdauer Ihres Schirmes befolgen Sie die folgenden Regeln:

- Vermeiden Sie das Fallenlassen der Kappe auf ihre Oberseite oder Vorderkante bei Start oder Landung.
- • Schleifen Sie den Schirm nicht über den Boden.
- • Setzen sie die Schirmkappe nicht unnötig dem Sonnenlicht aus.
- • Wählen Sie ein Faltechnik, welche die Eintrittskante nicht beschädigt und die internen Strukturen nicht unnötig zerknittert. Um die Lebensdauer Ihres Gleitschirms zu maximieren empfehlen wir die Verwendung von Schnellpacksäcken ausdrücklich nicht: Der Abrieb des Materials kann die Lebenserwartung des Gewebes verringern - insbesondere seine innere Struktur.
- • Verwenden Sie immer den Innenpacksack, um direkten Kontakt mit Gurtzeug und Schnallen sowie ungewollte Reibung im Rucksack zu vermeiden.
- • Packen Sie nie Ihren Gleitschirm feucht weg. Sollte der Schirm in Meerwasser eingetaucht worden sein, spülen Sie ihn gründlich in Süßwasser. Verwenden Sie keine Reinigungsmittel.
- • Wenn Sie meist am Meer fliegen, wo die Luft ist feucht und salzig ist, kann Ihr Schirm schneller altern. In diesem Fall empfehlen wir Ihnen, Ihren Schirm häufiger als in dieser Anleitung empfohlen überprüfen zu lassen.
- • Trocknen Sie Ihren Gleitschirm geschützt vor direkter Sonneneinstrahlung in einer trockenen und gut belüfteten Umgebung.
- • Entfernen Sie regelmäßig Fremdkörper aus Ihrem Gleitschirm (z. B. Sand, Steine, tierische/pflanzliche

Materie die schließlich verwest). Zweige, Sand, Kies, etc. können das Gewebe auch in aufeinanderfolgenden Falten schädigen und organische Ablagerungen pflanzlichen oder tierischen Ursprungs (Insekten) können die Schimmelbildung fördern.

### 5.2. Auslieferungsscheck

Der Gleitschirm hat eine Reihe von Tests während des Produktionsprozesses und Flugtests vor der Auslieferung durchlaufen. Er wird mit der gleichen Bremseinstellung geliefert, die während der Zertifizierung verwendet wurde.

#### Regelmäßige Checks & Reparaturen:

Periodische Kontrollen und Reparaturen: Aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, den Gleitschirm mindestens einmal im Jahr oder nach 100 Flügen (je nachdem, was früher eintritt) sowie bei jeder Veränderung des Flugverhaltens überprüfen zu lassen. Diese Überprüfung muss durch den Hersteller oder einen autorisierten Betrieb erfolgen. Kontaktieren Sie vor der Einsendung des Schirms zum Check Ihren Händler oder Importeur.

**Achtung:** Lassen Sie Ihren Schirm zusätzlich prüfen, wenn Sie Schäden oder eine Änderung der Flugverhalten bemerken  
3) Garantieren

#### Ersatzteile

Ihr SKY Schirm besteht aus vielen hochqualitativen Komponenten mit langer Lebenszeit. Für den Ersatz von Teilen (Leinen, Tragegurte, Tuchbahnen etc.) dürfen nur Originalteile verwendet werden. Dies ist nicht nur für die Flugtüchtigkeit des Schirms, sondern auch für Ihre persönliche Sicherheit wichtig.

### 5.3. Garantie

Ihr AYA unterliegt für zwei Jahre einer Garantie gegen Produktionsfehler, beginnend mit dem Zeitpunkt des Kaufs.

Die Garantie erstreckt sich nicht auf:

- Schäden aufgrund von Missbrauch, Vernachlässigung der regelmäßigen Wartung oder Überladung.
- Schäden durch unsachgemäße Landungen.

## 6. ENTSORGUNG

Auch das beste Produkt hat eine begrenzte Nutzungsdauer und sobald Ihr Schirm diesen Punkt erreicht sollte er richtig entsorgt werden. Stellen Sie bitte sicher, dass Ihr Schirm umweltgerecht entsorgt wird oder senden Sie ihn zur Entsorgung zurück an Sky Paragliders. Achten Sie die Umwelt und kümmern Sie sich um Ihre Fluggebiete. Üben Sie unseren Sport mit Respekt für die Natur, für Wildtiere und andere Personen aus! Verlassen Sie markierte Wanderwege nicht, lassen Sie keinen Müll zurück und vermeiden Sie unnötigen Lärm.

Bei Fragen zu den Informationen aus diesem Handbuch kontaktieren Sie Ihren SKY Händler.



Sky Paragliders a.s.  
Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Czech Republic  
Tel. +420 558 676 088, info@sky-cz.com, [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com)



# AYA

FR

## INTRODUCTION

---

Merci d'avoir rejoint la famille Sky ! Nous sommes très heureux de vous accueillir et nous vous souhaitons de nombreuses heures de plaisir sous votre aile Sky Paragliders.

Sky Paragliders est localisé au cœur de l'Europe en République Tchèque, nous sommes fiers de notre expertise et de nos savoir-faire. Nos équipes de management et de conception sont situées à l'étage, seulement 19 marches au-dessus de l'unité de production de nos ailes ! Cette proximité est un atout extraordinaire qui nous permet de garantir le plus haut niveau de qualité possible avec un impact carbone minimal lors de la mise au point de tous nos produits.

# Index

---

<b>1. INFORMATIONS GÉNÉRALES</b>	<b>22</b>		
1.1. Notice d'utilisation pour l'AYA XS, AYA S, AYA M, AYA L et AYA XL			
<b>2. PROFIL DU PILOTE</b>	<b>22</b>		
<b>3. DIMENSIONS, PLANS ET CARACTÉRISTIQUES</b>	<b>23</b>		
3.1. Vue en coupe			
3.2. Plan de suspentage			
3.3. Caractéristiques techniques			
3.4. Schéma d'un élévateur			
<b>4. DÉCOLLAGE, VOL ET TECHNIQUES DE PILOTAGE</b>	<b>24</b>		
4.1. Contrôle du parapente avant le décollage			
4.2. Décollage			
4.3. Treuillage			
4.4. Atterrissage			
4.5. Virage			
4.6. Techniques de descente rapide			
4.7. Performances et plage d'utilisation des freins			
4.8. Utilisation de l'accélérateur			
4.9. Fermetures asymétriques et frontales			
4.10. Décrochage			
4.11. Pilotage sans les freins			
4.12. Commentaires sur les procédures d'homologation			
4.13. Réglages de la sellette			
<b>5. ENTRETIEN ET CONTRÔLES</b>	<b>27</b>		
5.1. Conseils d'entretien			
5.2. Contrôles			
5.3. Garantie			
<b>6. RECYCLAGE</b>	<b>28</b>		

# 1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

---

## 1.1. Notice d'utilisation pour l'AYA XS, AYA S, AYA M, AYA L et AYA XL

L'AYA est un parapente certifié EN A (selon la norme EN 926-2:2013 et EN 926-1:2015 et LTF 91/09) et est particulièrement adaptée aux pilotes débutants. Étant donné que les caractéristiques de l'aile restent dans le domaine de la description de la catégorie (entrée EN A), elle est sûre pour les pilotes occasionnels et ceux n'ayant peu de temps à consacrer au vol.

- L'AYA a été homologuée en catégorie A, après avoir satisfait à toutes les exigences des normes EN 926-2:2013, EN 926-1:2015 et LTF NFL II 91/09.
- Poids total minimum et maximum en vol : voir les caractéristiques techniques.
- Débattement symétrique des commandes au poids total maximum en vol : conforme à la norme EN 926-2/2013.
- Version de la notice d'utilisation du 12 novembre 2018.
- Attention, toute modification de la voile annulera le résultat de l'homologation. L'utilisation de ce parapente est sous l'entière responsabilité du pilote. Le fabricant ou le distributeur ne peuvent pas être tenus responsables pour toute perte ou dommage résultant d'une mauvaise utilisation de ce parapente. Le pilote est responsable de la navigabilité de son aéronef.
- Le pilote doit se conformer aux législations en vigueur du pays survolé. Le présent manuel se conforme à la structure des informations requises par les normes EN 926-2:2013 et LTF NFL II 91/09 pour les notices d'utilisation.

Nom et adresse du constructeur :

**Sky Paragliders a.s.**

Okružní 39 739 11 Frýdlant nad Ostravicí,

République Tchèque

info@sky-cz.com

www.sky-cz.com

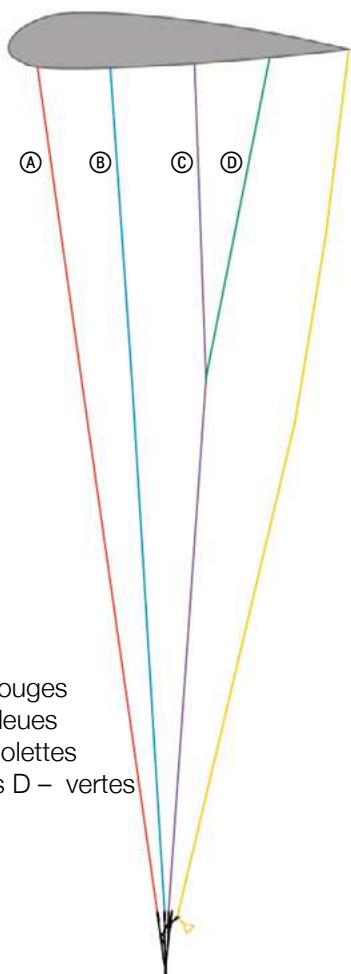
## 2. PROFIL DU PILOTE

---

L'AYA se caractérise par une haute sécurité passive et un comportement en vol très tolérant. Bien qu'adaptée aux pilotes débutants, l'AYA offre un excellent niveau de performance pour des pilotes plus expérimentés, habitués à voler en bas de B.

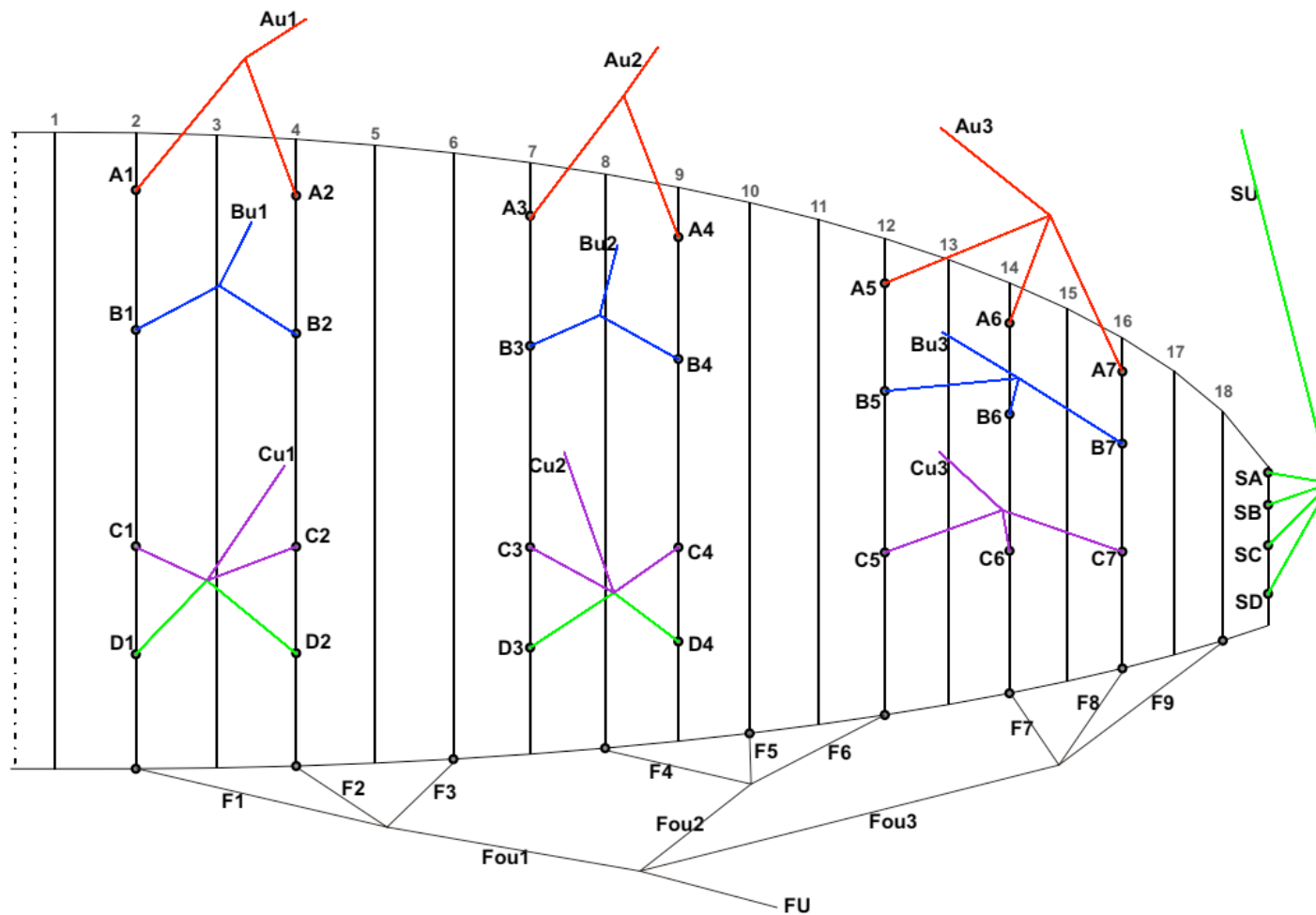
# 3. DIMENSIONS, PLANS ET CARACTÉRISTIQUES

3.1. Vue en coupe



Suspentes A – rouges  
 Suspentes B – bleues  
 Suspentes C – violettes  
 Suspentes D – vertes  
 Freins - jaune

3.2. Plan de suspentage



### 3.3. Caractéristiques techniques

AYA	XS	S	M	L	XL
Surface à plat (m <sup>2</sup> )	21.60	23.36	25.27	27.33	29.56
Envergure à plat (m)	10.06	10.46	10.88	11.32	11.77
Allongement à plat	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69
Surface projetée (m <sup>2</sup> )	19.11	20.68	22.36	24.19	26.16
Envergure projetée (m)	8.34	8.67	9.02	9.38	9.75
Allongement projeté (m)	3.64	3.64	3.64	3.64	3.64
Nombre de caissons	37	37	37	37	37
Poids de la voile (kg)	4.15	4.40	4.70	4.95	5.25
Poids total en vol (kg)	50-70	60-80	75-95	85-110	100-130

Course de commande symétrique maximale au poids maximal en vol (cm)

voir les protocoles d'homologation

### 3.4. Schéma d'un élévateur



Longueur en position neutre	XS, S	M, L, XL
<b>A1</b>	47 cm	50 cm
<b>A2</b>	47 cm	50 cm
<b>B</b>	47 cm	50 cm
<b>C</b>	47 cm	50 cm
Longueur accélérée	XS, S	M, L, XL
<b>A</b>	36.5 cm	39.0 cm
<b>B</b>	38.9 cm	41.5 cm
<b>C</b>	40.3 cm	43.0 cm
<b>D</b>	47.0 cm	50.0 cm

Débattement de l'accélérateur 10.5 cm 11.0 cm

Tolérance : +/- 0,5 cm

Dispositif réglable, amovible ou variable : aucun.  
Les élévateurs ne sont pas dotés de trim.

## 4. DÉCOLLAGE, VOL ET TECHNIQUES DE PILOTAGE

De manière générale, l'AYA se pilote de façon tout à fait conventionnelle. Vous trouverez cependant ci-dessous quelques précisions qui devraient vous permettre de vous familiariser plus rapidement avec votre nouveau parapente.

### 4.1. Contrôle du parapente avant le décollage

- Contrôlez que la voile ne soit pas déchirée, que les structures internes (profils et diagonales) et les coutures ne soient pas endommagées.
- Contrôlez que les suspentes et les coutures de suspentes ne soient pas endommagées et que le suspentage soit correctement démêlé.
- Contrôlez que les maillons qui relient les suspentes aux élévateurs soient correctement vissés et verrouillés.
- Contrôlez que les élévateurs ne soient pas endommagés et ne soient pas twistés.
- Contrôlez que le système d'accélérateur puisse fonctionner librement, et que les drisses d'accélérateur aient une longueur suffisante pour ne pas provoquer une action involontaire sur le système d'accélérateur.
- Contrôlez enfin que les poignées de freins soient correctement fixées et que chaque drisse de frein coulisse librement dans la poulie.

### 4.2. Décollage

Étalez votre parapente sur le sol en donnant au bord d'attaque la forme d'un arc de cercle. Prenez les élévateurs avant (A) à la hauteur des maillons rapides et avancez jusqu'à ce que les suspentes avant droites et gauches soient légèrement en



tension. Vous êtes ainsi parfaitement centré par rapport à la voile de votre parapente. Par vent nul ou avec un léger vent de face, suspentes tendues, il suffit de quelques pas dynamiques pour que l'AYA se gonfle rapidement et monte au-dessus de votre tête.

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 accompagner jusqu'au moment où votre parapente atteint son angle de vol. Il est important que le centre de gravité de votre corps reste à l'aplomb de vos pieds lors de la montée de l'aile pour garder constamment les élévateurs en tension.

Un gonflage calme et progressif permet d'effectuer le contrôle visuel de l'aile et des suspentes pendant la dernière phase de la montée et évite ainsi de devoir freiner le parapente... pour ensuite l'accélérer de nouveau 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.

### 4.3. Treuillage

L'AYA peut être utilisée pour un décollage au treuil. Le pilote prend la responsabilité quant à l'utilisation d'une sellette, de moyens de fixation et d'un mécanisme de largage appropriés. Le pilote et la personne manipulant le treuil doivent être qualifiés pour le treuillage.

Lors du treuillage, le pilote doit être certain que la voile est bien au-dessus de sa tête avant de démarrer. Dans tous les cas, la force maximale de treuillage doit correspondre au poids du pilote.

### 4.4. Atterrissage

En raison de sa finesse, une extrême prudence est recommandée dans les phases d'approche et d'atterrissage. L'AYA est une aile agile, toute action sur les freins peut provoquer des réactions significatives. Nous vous recommandons d'effectuer vos premiers vols sur un site que vous connaissez bien, avec un terrain d'atterrissage spacieux et bien dégagé. Une allure de vol réduite (pilotage négatif) vous donnera plus de temps pour

réaliser les manœuvres avec précision et limitera les mouvements pendulaires.

**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.

### 4.5. Virage

L'AYA a été conçue pour être agréable en virage et facile à centrer dans le thermique même sans pilotage actif à la selle. 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 au virage (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).

Un freinage symétrique de 20-30 % vous permet de contrôler votre aile, de la freiner davantage si elle plonge (shoot) et de l'accélérer si elle part en arrière.

### 4.6. Techniques de descente rapide

Pour descendre, le parapente doit être éloigné des zones d'ascendances. En cas de difficultés, les techniques suivantes peuvent être utilisées pour augmenter le taux de chute.

#### Grandes oreilles

Tirer les suspentes A extérieures vers le bas jusqu'à ce que les bouts d'aile se replient sous l'intrados. Nous recommandons de fermer les deux oreilles successivement et non simultanément. Maintenir les suspentes tirées pour empêcher les bouts d'aile de se rouvrir. Selon l'amplitude des oreilles, 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 là aussi de rouvrir successivement une oreille puis l'autre. Un abaissement simultané des deux freins étant susceptible de faire décrocher votre aile.

#### 360° engagés

L'AYA est une aile maniable qui réagit de manière précise dès que vous agissez sur les commandes. Pour engager un 360, abaissez progressivement un frein jusqu'à environ 35 % de la course et maintenez le frein dans cette position. La vitesse de rotation accélère progressivement, de même que la traction sur la commande et la force centrifuge que vous subissez augmentent rapidement.

Vous pouvez diminuer ou augmenter l'inclinaison et la vitesse de rotation en relâchant ou en tirant le frein de quelques centimètres.

Bien maîtrisés, les 360 engagés vous permettent 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 ou une vrille.

**AVERTISSEMENT** : Le 360 engagé est une manœuvre exigeante, et donc non anodine ! L'énergie cinétique accumulée lors de cette manœuvre doit pouvoir être libérée en relâchant lentement le frein intérieur pour une sortie progressive bien maîtrisée sur au moins un tour complet.

#### Parachutale aux élévateurs B

Saisir les élévateurs B (deuxième rangée d'élévateurs et de suspentes en partant de l'avant) à la hauteur des maillons rapides et les tirer symétriquement vers le bas. L'aile décroche et bascule légèrement vers l'arrière avant de se stabiliser au-dessus de la tête. Le taux de chute augmente jusqu'à 6 à 8 m/s.

Pour sortir de la parachutale, remontez les deux mains d'un seul mouvement rapide et symétrique. Dès que vous avez relâché les élévateurs B, l'AYA reprend en principe immédiatement son vol. Une erreur de pilotage (relâchement lent) ou des conditions aérologiques particulières peuvent cependant engendrer une phase de parachutale prolongée.

Le simple fait de pousser la barre d'accélérateur permet de ressortir rapidement d'une parachutale stable. Si l'accélérateur n'est pas monté, une traction symétrique de 4 à 5 cm sur les élévateurs A permettra d'atteindre le même résultat.

**Attention :** contrairement aux grandes oreilles et aux 360 engagés (voir ci-dessus), la mise en parachutale aux élévateurs B est une manœuvre au cours de laquelle votre parapente sort du domaine de vol. La mise en parachutale aux B s'apparente à un décrochage et ne doit par conséquent jamais être effectuée à proximité du sol ni par fort vent de face, sous peine de reculer.

## 4.7. Performances et plage d'utilisation des freins

Bras haut, à environ 37 km/h, l'AYA offre sa meilleure finesse. Le taux de chute minimum est obtenu en abaissant les freins d'environ 15 %.

Au-delà de 30 % de frein, le rendement aérodynamique de votre aile, 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 % des freins). 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.

## 4.8. Utilisation de l'accélérateur

L'AYA est équipée d'un système d'accélérateur. Reportez-vous aux instructions fournies avec votre sellette pour l'installation de l'accélérateur et pour le cheminement exact des drisses sur la sellette. Avant chaque décollage, vérifiez que l'accélérateur fonctionne librement et que ses drisses sont suffisamment longues pour ne pas provoquer une action involontaire sur le système. Lorsque la sellette est équipée d'une poche de parachute ventrale, la drisse 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 30 % par rapport à la vitesse bras haut. Elle implique une diminution de l'angle d'incidence de l'aile et donc un risque accru de fermeture frontale ou asymétrique. Nous vous déconseillons par conséquent l'utilisation de l'accélérateur à proximité du relief ou dans une aérologie turbulente.

## 4.9. Fermetures asymétriques et frontales

Même si les tests d'homologation démontrent l'aptitude de l'AYA à sortir 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 :

- Baisser 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 à la sellette et une action sur le frein du côté opposé à la fermeture.
- Accélérer la réouverture du côté fermé en pompant une fois sur le frein du côté de la fermeture d'un geste ample.

## 4.10. 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 le cas où le décrochage se produit à moins de 100 m au-dessus du sol, il est recommandé d'utiliser son parachute de secours.

**Les principales causes d'un décrochage sont :**

- Une action exagérée ou mal synchronisée sur les freins, en particulier à un moment où la voile se trouve à une vitesse air réduite (par exemple lors d'une chandelle à la sortie d'un 360 ou lorsque le parapente est en train de reprendre sa vitesse après un décrochage aux élévateurs B).
- Une 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 tissus de plus en plus imperméables à l'air... et à l'eau !

Quelle qu'en soit la cause, le décrochage peut se produire de manière symétrique (parachutale) ou dissymétrique (vrille).

Dans les deux cas, le pilote peut intervenir de deux façons :

- 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.

## 4.11. Pilotage sans les freins

L'AYA se pilote à l'aide des élévateurs D (élévateurs arrière) suite à une rupture de la drisse de frein. Les mouvements doivent être bien contrôlés, car la déformation de l'aile lors de la traction sur les élévateurs D est supérieure à celle produite par l'utilisation des freins.

**Conseil :** Entraînez-vous à cette méthode de pilotage afin d'être prêt en cas d'incident !

## 4.12. Commentaires sur les procédures d'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 réalisées par des pilotes professionnels formés à réagir à n'importe quel problème de la manière la plus appropriée.

Les rapports d'essai sont disponibles sur le site : [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com).

## 4.13. Réglages de la sellette

Pour les vols d'homologation, les pilotes de test ont utilisé des sellettes type ABS avec les mesures déterminées par la norme EN.

Taille	Distance de la planchette au haut des mousquetons	Distance de l'entraxe du haut des mousquetons
<b>AYA XS</b>	40-41 cm	41-42 cm
<b>AYA S</b>	41-42 cm	42-43 cm
<b>AYA M</b>	42-43 cm	43-44 cm
<b>AYA L</b>	43-44 cm	44-45 cm
<b>AYA XL</b>	44-45 cm	45-46 cm

Nous recommandons l'utilisation d'une sellette dont les mesures et les réglages sont aussi proches que possible de celle utilisée lors des tests d'homologation. Une ventrale plus serrée augmente le risque de twist des élévateurs.

Une ventrale plus relâchée entraîne une détérioration du comportement consécutif à une fermeture asymétrique.

Des points d'ancrage plus bas réduisent la stabilité de votre sellette et peuvent ralentir la réouverture des fermetures asymétriques.

Des points d'ancrage plus hauts (2 à 4 cm) n'ont aucune influence sur la sécurité en vol et peuvent donc être tolérés.

# 5. ENTRETIEN ET CONTRÔLES

## 5.1. Conseils d'entretien

- La durée de vie de votre parapente dépend en premier lieu du soin avec lequel vous l'utilisez et l'entretenez. Pour maximiser la durée de vie de votre aile, respectez les règles suivantes :
- Évitez 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 déplier ou le déplacer.
- Ne le laissez pas exposé inutilement au soleil.
- Choisissez une technique de pliage qui ménage les renforts, ne froisse pas et ne comprime pas inutilement la structure interne. Afin d'optimiser la durée de vie de votre aile, nous vous déconseillons l'utilisation d'un sac de pliage rapide ; 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).
- Utilisez systématiquement le sac de protection pour éviter tout contact direct avec les mousquetons et les maillons des sellettes et tout frottement entre la voile et le sac de portage.
- N'entreposez jamais votre parapente mouillé ou même seulement humide. Si votre parapente a été mouillé à l'eau de mer, rincez-le à l'eau douce. N'utilisez ni dissolvant ni détergent pour nettoyer votre parapente.
- Séchez votre parapente à l'abri de la lumière du soleil dans un endroit sec et bien aéré.
- Videz régulièrement votre parapente, par exemple le sable, les pierres ou les matières animales ou végétales qui pourraient éventuellement se décomposer.
- Les brindilles, le sable, les cailloux, etc. endommagent le tissu lors des pliations successifs et les débris organiques

d'origine végétale ou animale (insectes) peuvent favoriser le développement de moisissures.

## 5.2. Contrôles

Avant la livraison votre parapente a été contrôlé minutieusement en usine et doit avoir été testé en vol par le vendeur. Votre parapente est livré avec un réglage de freins standard qui correspond au réglage utilisé lors des tests d'homologation.

### Contrôles périodiques et réparations :

Par mesure de sécurité, nous vous recommandons de faire vérifier votre parapente au moins une fois par an 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 Forel pour la Suisse. Cet atelier spécialisé est présent depuis près de vingt ans sur le marché du parapente. Mcc Aviation dispose de tous les matériaux et pièces d'origines nécessaires pour les réparations des voiles Sky Paragliders et est à ce jour le seul atelier suisse à avoir reçu une formation et des instructions détaillées quant aux spécificités de nos produits. Pour la France, le service après vente est assuré par les ateliers de réparation ayant reçu l'agrément officiel « Atelier de réparation certifié par SKY PARAGLIDERS ».

### Réparer de petites déchirures

Les petites déchirures de moins de 4 cm de longueur peuvent être réparées à l'aide de ruban adhésif pour voile. Garder 3cm de longueur excédentaire à chaque extrémité de la déchirure, et appliquer le ruban adhésif des deux côtés du tissu.

### Pièces détachées

Votre voile Sky est composée de nombreuses pièces de haute qualité et à longue durée de vie. Si vous remplacez des pièces (suspentes, élévateurs, panneaux, etc.), n'utilisez que des pièces originales ce qui garantira le maintien du certificat de navigabilité et votre sécurité en vol.

## 5.3. Garantie

Votre AYA est garantie contre tout défaut de fabrication pendant un an à dater du jour de la livraison.

La garantie ne couvre pas :

- Les dommages causés par une mauvaise utilisation, en négligeant l'entretien régulier, ou si l'aile est surchargée ou mal utilisée.
- L'usure normale des matériaux due à une utilisation très intensive.

## 6. RECYCLAGE

---

Les meilleurs produits ont une durée de vie limitée, et quand votre aile arrive en fin de vie elle doit être recyclée. Assurez-vous que son recyclage n'a aucune conséquence environnementale fâcheuse ou renvoyez-la à Sky Paragliders. Respectez l'environnement et prenez soin de vos sites de vol. Pratiquez notre sport dans le respect de la nature, de la faune et des autres! Ne marchez pas hors des chemins balisés, ne jetez pas de débris, ne faites pas de bruit.

En cas de doutes concernant des informations contenues dans ce manuel, contactez votre revendeur.



Sky Paragliders a.s.  
Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Czech Republic  
Tel. +420 558 676 088, info@sky-cz.com, [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com)



# AYA

CZ

## ÚVODEM

---

Děkujeme, že jste se rozhodli pro koupi kluzáku z dílny Sky Paragliders. Těší nás, že jste vstoupili do světa našich výrobků a věříme, že vám naše kluzáky poskytnou spousty jedinečných zážitků.

Sky Paragliders sídlí, vyvíjí a vyrábí v České republice ve vlastních prostorách speciálně navržených pro paraglidingovou výrobu. Technologické a vývojové oddělení dělí přesně 19 schodů od výrobních prostor. Díky tomu můžeme udržet vysokou kvalitu výrobního procesu a postarat se o to, aby všechny naše nápady byly s výrobou úzce propojeny a výrobky před tím, než se dostanou k Vám, našim zákazníkům, nenacestovaly tisíce mil.

# Obsah

---

<b>1. VŠEOBECNÉ INFORMACE</b>	<b>31</b>
1.1. Uživatelská příručka ke kluzáku AYA XS, AYA S, AYA M, AYA L, AYA XL	
<b>2. PROFIL PILOTA</b>	<b>31</b>
<b>3. ROZMĚRY, NÁKRESY A DALŠÍ TECHNICKÉ ÚDAJE</b>	<b>32</b>
3.1. Půdorys AYA	
3.2. Schéma vyvážení	
6.1. Riser lengths	
3.3. Technická data	
3.4. Schéma volných konců	
<b>4. START, LET A TECHNIKA PILOTÁŽE</b>	<b>33</b>
4.1. Kontrola kluzáku před startem	
4.2. Start	
4.3. Vlekání	
4.4. Přistání	
4.5. Zatáčení	
4.6. Vyklesávací techniky	
4.7. Výkon a zásahy do řízení	
4.8. Použití speed systému	
4.9. Asymetrické nebo čelní (symetrické) zaklopení	
4.10. Full stall (Symetrické přetažení)	
4.11. Let bez možnosti použít brzdy (řízení)	
4.12. Poznámky k testování a certifikačním letům	
4.13. Nastavení sedačky	
<b>5. ÚDRŽBA A KONTROLY</b>	<b>36</b>
5.1. Poznámky k údržbě	
5.2. Prohlídky	
5.3. Záruka	
<b>6. LIKVIDACE</b>	<b>36</b>

# 1. VŠEOBECNÉ INFORMACE

## 2. PROFIL PILOTA

### 1.1. Uživatelská příručka ke kluzáku AYA XS, AYA S, AYA M, AYA L, AYA XL

Aya je padákový kluzák kategorie EN A (dle norem EN 926-2:2013 & EN 926-1:2015 & LTF 91/09) a je vhodný pro piloty, kteří právě dokončili základní výcvik. Kluzák svým výkonnostním profilem odpovídá požadavkům na křídlo kategorie A a je tudíž vhodný i pro příležitostné piloty a nepravidelně létající piloty s nízkým náletem.

- AYA je certifikován v kategorii A, při testech byly splněny všechny požadavky normy EN 926-2:2013, EN 926-1:2015 and LTF NFL II 91/09
- Minimální a maximální vzletová váha: viz. technická data.
- Požadavky na rozsah účinnosti řízení dle normy EN 926-2/2013.
- Tato uživatelská příručka vešla v platnost dne 19. listopadu 2018
- Upozorňujeme, že všechny zásahy do konstrukce kluzáku anulují certifikaci. Pilot je odpovědný za správné používání padákového kluzáku. Výrobce ani prodejce za něj nenesou žádnou odpovědnost. Pilot je odpovědný za letovou způsobilost kluzáku a musí jednat v souladu s platnými právními předpisy v dané zemi.
- Tato příručka odpovídá požadavkům normy EN 926-2:2013 a LTF NFL II 91/09 pro manuály.

Název a adresa výrobce:

**Sky Paragliders a.s.**

Okružní 39 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Česká republika  
info@sky-cz.com  
www.sky-cz.com

AYA je kluzák s odpovídající mírou pasivní bezpečnosti a toleruje i chybné zásahy do řízení. AYA je vhodný i pro začínající piloty, nabízí ale i dostatečný výkon pro zkušené piloty, kteří létají na kluzácích kategorie B (low level B).





### 3.3. Technická data

AYA	XS	S	M	L	XL
Plocha (m <sup>2</sup> )	21.60	23.36	25.27	27.33	29.56
Rozpětí (m)	10.06	10.46	10.88	11.32	11.77
Štíhlost	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69
Projekční plocha (m <sup>2</sup> )	19.11	20.68	22.36	24.19	26.16
Projekční rozpětí (m)	8.34	8.67	9.02	9.38	9.75
Projekční štíhlost	3.64	3.64	3.64	3.64	3.64
Počet komor	37	37	37	37	37
Hmotnost padáku (kg)	4.15	4.40	4.70	4.95	5.25
Vzletová váha (kg)	50-72	60-80	75-95	85-110	100-130

Maximální dráha řízení při maximálním zatížení kluzáku (cm).

Viz. certifikační protokol.

### 3.4. Schéma volných konců



Délka volných konců bez použití speed systému	XS, S	M, L, XL
<b>A1</b>	47 cm	50 cm
<b>A2</b>	47 cm	50 cm
<b>B</b>	47 cm	50 cm
<b>C</b>	47 cm	50 cm
Délka volných konců s použitím speed systému	XS, S	M, L, XL
<b>A</b>	36.5 cm	39.0 cm
<b>B</b>	38.9 cm	41.5 cm
<b>C</b>	40.3 cm	43.0 cm
<b>D</b>	47.0 cm	50.0 cm

Délka chodu speed systému 10.5 cm 11.0 cm

Tolerance: +/- 0,5 cm

Nastavitelné, odnímatelné or variabilní zařízení: žádná.  
Volné konce nemají trimy.

## 4. START, LET A TECHNIKA PILOTÁŽE

Kluzák AYA létá zcela standardně. Přesto si dovoluujeme upozornit na několik bodů, které Vám umožní seznámit se s kluzákem rychleji.

### 4.1. Kontrola kluzáku před startem

- Zkontrolujte, zda není vrchlík natržen a vnitřní stavba (profily, diagonály) a švy poškozeny.
- Zkontrolujte, zda nejsou šňůry poškozeny nebo zamotány.
- Zkontrolujte, zda nejsou karabinky u volných konců poškozeny a jsou řádně utaženy a zajištěny.
- Zkontrolujte, zda nejsou poškozené nebo zamotané volné konce.
- Zkontrolujte, zda je funkční speed systém a zda jsou spojovací šňůry dostatečně dlouhé, aby se zamezilo tomu, že bude speed systém zkracovat přední popruhy.
- Nakonec zkontrolujte šňůry od řídiček, zda je každá řídička řádně připevněna a zda každá šňůra vede přes kladku na správné straně volného konce.

### 4.2. Start

Rozložte vrchlík tak, aby jeho náběžná hrana opisovala tvar podkovy. Uchopte řadu A volných konců co nejbližší spojovacím karabinkám a šňůry mírně napněte. Postavte se přesně proti střední komoře křídla. Za bezvětří nebo mírného protivětru stačí několik dynamických kroků, kterými napnete šňůry a AYA bude rychle a plynule stoupat nahoru. Při startu je potřeba stále udržovat ruce s karabinami správně orientované k pozici těla, pokud budou zůstat příliš vzadu, nebo příliš vpředu, nebude start proveden čistě. Je důležité, aby těžiště těla zůstávalo mírně před nohama; pomůže vám to udržovat volné konce pod stálým tlakem. Pokud vrchlík při stoupaní nad hlavu stále ko-

rigujete, máte možnost jej snadno zkontrolovat a vyhnete se brzdění ve chvíli, kdy budete mít vrchlík přesně nad hlavou. V závislosti na sklonu startovací plochy, nebo povětrnostních podmínkách lze přiměřeným zásahem do řízení start urychlit.

### 4.3. Vlekání

AYA je možno startovat i vlekáním. Pilot zodpovídá za to, že používá vhodnou sedačku, nástavec a uvolňovací mechanismus. Pilot i navigační by měli být k vlekání kvalifikováni. Při vlekání se musí pilot ujistit, že je vrchlík plně nad jeho hlavou. V každém případě maximální tažná síla musí odpovídat váze pilota.

### 4.4. Přistání

Vzhledem k tomu, že AYA je kluzák s výjimečným poměrem klouzání, je nutno s touto skutečností počítat již při přiblížení na přistání. AYA je agilní kluzák, prudké zásahy do řízení vyvolají adekvátní odezvy. Doporučujeme proto provádět první lety za mírných podmínek a v terénu, který dobře znáte.

Při letu v režimu opačného gardu řízení (uvolňování při brzděné strany) budete mít více času provést všechny přiblížovací manévry a v klidu se vyhnete případnému kyvadlovému pohybu vrchlíku způsobenému razantními zásahy do řízení.

**Poznámka:** Opačný gard znamená, že letíte na padáku, který brzdíte asi na 30% celkového rozsahu řízení a zatáčíte tak, že uvolňujete řízení na venkovní straně zatáčení. Pokud těsně před přistáním padák zrychlíte, docílíte efektivního podrovnání a přistanete velmi jemně.

### 4.5. Zatáčení

AYA byla navržena pro maximální výkon v zatáčení a v ustředování stoupání i bez tzv. aktivní pilotáže. Při použití opačného gardu řízení (při mírném brzdění jednu stranu uvolňujete) maximalizujete účinky točení. Padák sám zatáčí při použití asi 30% z celkového rozsahu řízení. Při létání ve stoupání je možno jej efektivně zpomalit a vystředit tak ve stoupání s co největší plochou vrchlíku (točení naplocho) při použití asi 15%

celkového rozsahu řízení. Symetrické brzdění na úrovni 20-30% umožňuje udržovat křídlo pod kontrolou – při předstřelování můžete dále zabrzdit a náklony je rovněž možno korigovat řídičkami.

### 4.6. Vyklesávací techniky

Aby bylo možné vyklesat, musíte odletět mimo stoupavé proudy. V případě jakýchkoliv problémů je možno použít techniky pro rychlé vytracení výšky.

#### Velké uši (symetrické zaklopení stabilizátorů)

Uchopte vnější šňůry řady A a stáhněte je dolů, dokud nedojde k zaklopení stabilizátorů. Jednou z možností je, že budete zaklápět každou stranu zvlášť. Šňůry zaklopených stabilizátorů držte v rukou, jinak dojde k znovuootevření stabilizátorů. V závislosti na velikosti zaklopení dosáhnete opadání 3-4 m/s. Jakmile jsou A šňůry uvolněny, vrchlík se spontánně otevře. Nicméně, znovuootevření můžete urychlit pomocí dynamického „zapumpování“ řídicími šňůrami. Při pumpování pomocí řídiček dávejte pozor, abyste padák nepřetáhli (symetrické přetažení). Můžete tomu předejít tím, že se naučíte vypouštět každou stranu zvlášť. Symetrické pumpování oběma řídičkami zároveň může mít za následek uvedení kluzáku do režimu přetažení.

#### Spirála

AYA je obratné křídlo, které rychle reaguje na jakékoliv podněty. Chcete-li padák uvést do spirály, postupně stahujte řízení, až na asi 35 % z celkového rozsahu řízení a v této poloze řídičku nechejte. Rychlost otáčení se postupně zvyšuje, stejně jako tlak ve stažené řídičce a zvyšuje se odstředivá síla. Úhel natočení křídla, nebo rychlost klesání můžete upravit tím, že povolíte, nebo přitáhnete řídičku o několik centimetrů. Pokud manévr zvládnete, můžete jej využít pro klesání více než 10 m/s. Špatně synchronizované nebo nepřiměřené zásahy do řízení při uvádění do spirály do řízení mohou vyústit v asymetrické zaklopení nebo i negativní zatáčku.

**Upozornění:** strmá spirála je náročný manévr. Kinetická energie ve spirále musí být kompenzována. Pomalu uvolňujte vnitřní

rukojeť řízení a využijte nejméně jednu otočku 360° k vytracení této energie.

#### B-line stall (Stažení B řady volných konců)

Uchopte popruhy B v oblasti maillonek (malé karabinky) a jemně a symetricky je stahujte níže. Před vlastní stabilizací v B stallu kluzák mírně uskočí pilotovi za hlavu a teprve poté dojde k jeho stabilizaci. Klesání dosahuje hodnot 6-8 m/s.

Režim ukončíte tak, že vypustíte popruhy rychlým a plynulým pohybem. Poté, co jste vypustili řadu B, AYA bude pokračovat v letu. Pomalé vypuštění nebo neobvyklé meteorologické podmínky mohou způsobit to, že se kluzák dostane do padákového klesání (parachutal effect). V tomto případě sešlápněte speed systém a padák se opět rozjede do normálního letu. V případě, že nemáte speed bar připevněný, pak můžete asi o 4-5 cm zkrátit volné konce. Výsledek bude stejný.

**Upozornění:** Na rozdíl od velkých uší a spirály (viz výše), v režimu B-stall je kluzák v neletovém režimu (kluzák je přetažený). Proto je vhodné B stall neprovádět blízko země a za silného protivětru, může dojít k zafouknutí.

### 4.7. Výkon a zásahy do řízení

Nejlepšího poměru klouzání dosahuje kluzák AYA při vypuštěném řízení (trim speed) – asi 37 km/h. Minimálního opadání je dosaženo použitím cca. 15% z celkového rozsahu řízení. Pokud použijete více než 30% rozsahu řízení, dojde ke zhoršení aerodynamických vlastností a úměrně tomu vzroste síla v řízení.

V případě, že dochází k nárůstu tlaku v řízení, hrozí riziko, že při 100% stažení řízení dojde k propadavému letu (impeding stall). Za normálních letových podmínek je ideální využívat řízení jenom do 30% rozsahu řízení.

### 4.8. Použití speed systému

AYA je vybavena speed systémem. Další instrukce, jak připojit vlastní speed systém, najdete v instrukcích výrobce postroje. Před každým letem zkontrolujte, zda je speed systém dobře

přípevněn a zda je jeho chod volný. V případě, že je sedačka vybavena předním kontejnerem se záložním padákem, je nutné dbát na to, aby byl speed systém vždy veden pod kontejnerem a vedením volného konce záložního padáku. Jinak by mohlo dojít k problémům při použití záložního padáku. Použití speed systému může zvýšit maximální rychlost padáku až o 30% rychlosti. Zároveň se ale snižuje úhel náběhu a zvyšuje se tak riziko frontálního (nebo asymetrického) zaklolení. Nedoporučujeme tedy používat speed systém v malé výšce nebo v turbulentním prostředí.

## 4.9. Asymetrické nebo čelní (symetrické) zaklolení

Přestože se při testech prokázalo, že AYA se sám regeneruje při čelním zaklolení, doporučujeme aktivní pilotáž. Minimalizujete tak ztrátu výšky a výchylna ze směru letu bude minimální.

V případě čelního zaklolení (symetrického zaklolení):

- Krátce symetricky padák přibrzděte, znovuotevření se tak významně zrychlí.
- V případě asymetrického zaklolení:
- Vykloňte se v sedačce na opačnou stranu, než je zaklapnutá část vrchlíku a stejnou stranu mírně a citlivě přibrzděte. Předejdete tak změně směru letu.
- Zaklopenou stranu vrchlíku můžete rychleji znovu otevřít, pokud jedním rázným pohybem řídičky zaklopenou stranu „vyklepete“.

## 4.10. Full stall (Symetrické přetažení)

Za jistých meteorologických podmínek nebo při zvláštním režimu letu může u vrchlíku dojít k symetrickému přetažení (full stall). Jedná se o obtížný režim a jeho řízení a vybírání nepatří k těm jednoduchým. V případě, že k přetažení došlo níže než 100 metrů nad zemí, doporučujeme obratem použít záchranný systém.

**Hlavní příčiny přetažení:**

- Špatně načasované nebo příliš hrubé stahování řízení v okamžiku, kdy padák neletí na dostatečné dopředné rychlosti (například ve chvíli, kdy křídlo vychází ze spirály nebo ve chvíli, kdy se teprve rozbíhá po vypuštění B-stallu).
- Promočená náběžná hrana (při dešti nebo po průletu mrakem), při které kapky vody znehodnocují profil náběžné hrany a aerodynamické vlastnosti křídla. Podobný problém může nastat i při neúměrně vysoké porozitě na tkanině náběžné hrany. Ať už k přetažení dojde z jakéhokoliv důvodu, může se přetažení projevit jako symetrické přetažení nebo jako negativní zatáčka (spin).
- V obou případech doporučujeme podobnou reakci:
- V případě, že došlo k tomuto režimu ve výšce vyšší než je 100 metrů a pilot si je jistý, že dokáže kluzák vyvézt z tohoto režimu, tedy umí uvést křídlo do úplného přetažení, stabilizovat jej a pak jej progresivně vypustit, pak je vhodné zvolit toto řešení.
- V případě, že k tomuto režimu dojde pod 100 metrů výšky, nebo v případě, že si pilot není jistý, že umí pomocí symetrického přetažení kluzák stabilizovat, pak doporučujeme bez váhání použít záložní padák.

## 4.11. Let bez možnosti použít brzdy (řízení)

Dojde-li k poškození řízení, je možno kluzák ovládat pomocí D řady šňůr. Řízení pomocí D šňůr musí být koordinované, protože účinnost je vyšší, ovládáte-li kluzák pomocí popruhů.

**Tip:** Tento způsob řízení kluzáku trénujte pro případ poškození řídiček.

## 4.12. Poznámky k testování a certifikačním letům

Všechny certifikační režimy se provádějí nad vodou, za stabilního počasí a v neturbulentní vzduchové hmotě, za standardního tlaku, teploty a vlhkosti. Prováděli je testovací piloti zvyklí reagovat na jakýkoli problém co nejvhodnějším způsobem. Výsledky testu a letové protokoly jsou k dispozici na adrese: [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com)

## 4.13. Nastavení sedačky

Testovací lety byly provedeny na sedačkách s ABS systémem a byly nastaveny dle níže uvedené tabulky:

Velikost	Vzdálenost od sedací desky	Vzdálenost mezi závěsnými body
<b>AYA XS</b>	40-41 cm	41-42 cm
<b>AYA S</b>	41-42 cm	42-43 cm
<b>AYA M</b>	42-43 cm	43-44 cm
<b>AYA L</b>	43-44 cm	44-45 cm
<b>AYA XL</b>	44-45 cm	45-46 cm

Při létání doporučujeme nastavit sedačku co nejbližší hodnotám, které byly na sedačkách při testech. Příliš dotažený ABS systém nebo použití křížových popruhů na sedačce může vést k nebezpečí „twistu“, příliš volně nastavené popruhy potom k tomu, že pilot nadměrně přepadává na zaklopenou stranu křídla. Nižší zavěšení snižuje stabilitu vašeho postroje a může zpomalit znovuotevření asymetrických zaklolení.

Vyšší zavěšení (+ 2-4 cm), nemá žádný vliv na bezpečnost za letu, a proto může být tolerováno.

# 5. ÚDRŽBA A KONTROLY

## 5.1. Poznámky k údržbě

Životnost kluzáku do značné míry závisí na péči, se kterou jej budete udržovat a používat jej. Chcete-li maximalizovat životnost svého křídla, dodržujte prosím následující pravidla:

- Vyhněte se nadměrnému opotřebení při startu nebo přistání a vyhněte se pokládání nebo padání vrchlíku natlakovanou náběžnou hranou přímo do země (například při nácviku startu a nezvládnutém předstřelu).
- Při přesunování na start netahejte tkaninu vrchlíku po zemi.
- Vyhněte se nadměrnému vystavování vrchlíku na přímé sluneční světlo.
- Vyberte si techniku skládání, která nepoškozuje výztuhy náběžné hrany a nepoškozuje nadměrně vnitřní strukturu. Pokud chcete prodloužit životnost vrchlíku na maximum, doporučujeme jej nebalit do „quick packu“, nebo jakékoli formy „carry all bagu“. Materiál se neúměrně poškozuje třením a snižuje se jeho životnost.
- Vždy používejte ochranný obal, aby se zabránilo přímému kontaktu s postrojem a sponami a minimalizovalo se odírání v batohu.
- Neskladujte padák vlhký. Pokud je kluzák namočen ve slané vodě, důkladně jej vypláchněte sladkou vodou. Nepoužívejte žádné chemické čisticí prostředky.
- Padák nesaňte na přímém slunečním svitu a vždy jej sušte na dobře větraném místě.
- Pravidelně z vrchlíku odstraňujte všechny cizí předměty – písek, kobylky, kamínky... Dokonce i zbytky trávy mohou ve vrchlíku plesnivět a tkaninu poškodit. Větvičky, písek, oblázky, atd. poškozuji tkaninu ve skladech a organické nečistoty rostlinného nebo živočišného původu (hmyzu) mohou podporovat růst plísní.

## 5.2. Prohlídky

Kluzák prošel celou řadou kontrol již při samotné výrobě a výrobce jej řádně zkontroloval. Je dodáván se standardním nastavením řídiček, stejným, jaké bylo použito při testování.

### Pravidelné kontroly a opravy:

Z bezpečnostních důvodů doporučujeme pečlivě sledovat stav kluzáku a pravidelně jej nechat kontrolovat. Kontrola musí proběhnout u výrobce nebo u pověřené osoby v rámci pravidelných technických prohlídek. Před odesláním kluzáku na kontrolu, kontaktujte dovozce nebo prodejce. Kdykoliv dojde k sebemenší změně letových vlastností nebo nastane skutečnost, která může pevnost nebo letové charakteristiky ovlivnit, je nutná okamžitá kontrola u výrobce.

### Opravy drobných trhlin

Malé trhliny ve vrchlíku do velikosti 4 cm mohou být opraveny samolepící látkou, ze které byl vrchlík vyroben. Zachovejte přesah 3 cm na obou stranách trhliny a nalepte záplatu z obou stran.

### Náhradní díly

Kluzák se skládá z mnoha vysoce kvalitních komponentů s dlouhou životností. Při výměně dílů (šňůry, volné konce, panely vrchlíku, atd), mohou být použity pouze originální díly. Kromě zachování letové způsobilosti kluzáku je to důležité pro vaši bezpečnost.

## 5.3. Záruka

Záruka na kluzák AYA je dvouletá a vztahuje se na jakoukoliv výrobní vadu od data nákupu.

Záruka se nevztahuje na:

- Škody způsobené nesprávným používáním, zanedbáním pravidelné údržby, nebo v případě, že je kluzák přetěžován.
- Záruka se rovněž nevztahuje na opotřebenění a na poškození v důsledku nesprávné techniky pilotáže.

# 6. LIKVIDACE

I ty nejlepší výrobky mají omezenou životnost, a proto, jakmile váš kluzák dospěje do tohoto bodu, musí být řádně zlikvidován. Prosím zajistěte, aby byl váš kluzák zlikvidován správným způsobem vůči životnímu prostředí nebo jej pošlete zpět do Sky Paragliders a my to uděláme za vás. Berte ohled na životní prostředí a pečujte o Vaše letecké terény. Provozujte náš sport s ohledem na faunu, flóru i druhé lidi! Nechodte mimo vyznačené stezky, nezanedbávejte po sobě odpadky, nevytvářejte hluk.

Pokud máte pocit, že nerozumíte dostatečně některé části manuálu, kontaktujte prosím svého prodejce výrobků Sky Paragliders.



Sky Paragliders a.s.

Okružní 39, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, Česká republika  
Tel. +420 558 676 088, info@sky-cz.com, [www.sky-cz.com](http://www.sky-cz.com)

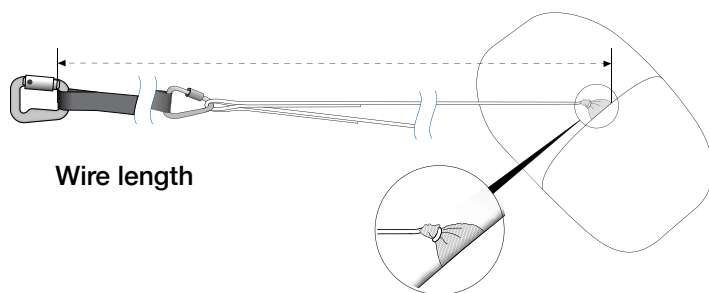
# LINE SPECIFICATIONS | AYA XS

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
A1	2	PPSL 120 red	173,9	663,3	663,3
A2	2	PPSL 120 red	171,1	660,5	660,2
<b>AU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>437,8</b>		
A3	2	PPSL 120 red	159,3	655,2	654,8
A4	2	PPSL 120 red	157,7	653,6	652,9
<b>AU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>444,3</b>		
A5	2	7850-080-222	186,5	645,2	644,8
A6	2	7850-080-222	174,9	633,6	633,1
A7	2	7850-080-222	168,5	627,2	626,6
<b>AU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-222</b>	<b>407,1</b>		
B1	2	PPSL 120 blue	171,7	653,9	653,7
B2	2	PPSL 120 blue	169,0	651,2	651,1
<b>BU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>430,6</b>		
B3	2	PPSL 120 blue	157,0	646,6	646,4
B4	2	PPSL 120 blue	156,2	645,8	645,6
<b>BU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>438,0</b>		
B5	2	7850-080-372	183,5	640,5	639,9
B6	2	7850-080-372	174,1	631,1	630,5
B7	2	7850-080-372	168,5	625,5	625,0
<b>BU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-372</b>	<b>405,4</b>		

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
C1	2	7850-080-304	180,2	661,9	661,5
C2	2	7850-080-304	177,6	659,3	658,9
D1	2	7850-080-400	192,0	<b>673,7</b>	<b>673,4</b>
D2	2	7850-080-400	189,4	671,1	670,5
<b>CU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>430,2</b>		
C3	2	7850-080-304	171,5	655,0	654,4
C4	2	7850-080-304	170,5	654,0	653,2
D3	2	7850-080-400	182,3	<b>665,8</b>	<b>665,3</b>
D4	2	7850-080-400	180,4	663,9	663,2
<b>CU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>432,0</b>		
C5	2	7850-080-304	200,5	647,8	647,2
C6	2	7850-080-304	190,7	638,0	637,3
C7	2	7850-080-304	182,7	<b>630,0</b>	<b>629,3</b>
<b>CU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>395,7</b>		
SA	2	7850-080-400	94,6	593,6	592,9
SB	2	7850-080-400	93,8	592,8	592,2
SC	2	7850-080-400	95,4	594,4	593,8
SD	2	7850-080-400	101,1	600,1	599,4
<b>SU</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-400</b>	<b>447,4</b>		

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
F1	2	7850-080-114	221,9	695,9	695,6
F2	2	7850-080-114	196	670,0	670,0
F3	2	7850-080-114	185,8	659,8	659,4
FOU1	2	7850-100-114	241		
F4	2	7850-080-114	185,7	647,3	646,6
F5	2	7850-080-114	172,6	634,3	634,3
F6	2	7850-080-114	171,8	633,4	633,3
FOU2	2	7850-100-114	228,6		
F7	2	7850-080-114	142,7	627,7	627,6
F8	2	7850-080-114	132,5	617,5	617,3
F9	2	7850-080-114	126,7	611,7	611,1
FOU3	2	7850-100-114	252		
<b>FU</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-114</b>	<b>228,6</b>		

Total length measured from the underside of the wing to the inner edge of the risers base with a tension of 50 [N].



Wire length

## LL Length (loop-loop)



- 1) Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
- 2) Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
- 3) If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.

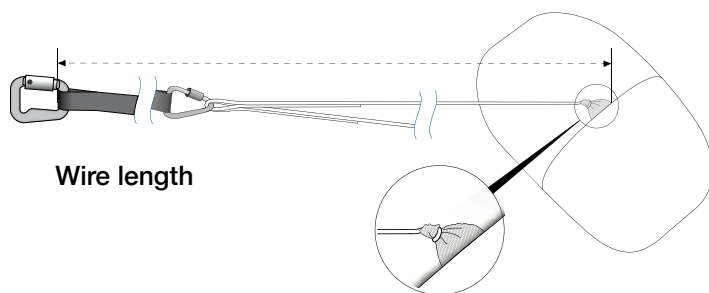
# LINE SPECIFICATIONS | AYA S

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
A1	2	PPSL 120 red	180,9	686,5	686,4
A2	2	PPSL 120 red	178,0	683,6	683,1
<b>AU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>455,2</b>		
A3	2	PPSL 120 red	165,7	678,1	677,7
A4	2	PPSL 120 red	164,0	676,4	675,9
<b>AU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>462,0</b>		
A5	2	7850-080-222	193,9	667,7	667,3
A6	2	7850-080-222	181,8	655,6	655,2
A7	2	7850-080-222	175,2	649,0	648,8
<b>AU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-222</b>	<b>423,4</b>		
B1	2	PPSL 120 blue	178,7	676,8	676,5
B2	2	PPSL 120 blue	175,8	673,9	673,4
<b>BU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>447,7</b>		
B3	2	PPSL 120 blue	163,2	669,1	668,8
B4	2	PPSL 120 blue	162,4	668,3	667,6
<b>BU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>455,5</b>		
B5	2	7850-080-372	190,8	662,8	662,6
B6	2	7850-080-372	181,0	653,0	652,7
B7	2	7850-080-372	175,2	647,2	646,8
<b>BU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-372</b>	<b>421,6</b>		

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
C1	2	7850-080-304	187,4	685,1	685,1
C2	2	7850-080-304	184,7	682,4	682,1
D1	2	7850-080-400	199,7	<b>697,4</b>	<b>696,9</b>
D2	2	7850-080-400	196,9	694,6	694,0
<b>CU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>447,4</b>		
C3	2	7850-080-304	178,3	677,9	677,4
C4	2	7850-080-304	177,2	676,8	676,3
D3	2	7850-080-400	189,5	<b>689,1</b>	<b>688,5</b>
D4	2	7850-080-400	187,5	687,1	686,5
<b>CU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>449,3</b>		
C5	2	7850-080-304	208,5	670,3	669,7
C6	2	7850-080-304	198,4	660,2	659,4
C7	2	7850-080-304	190,0	<b>651,8</b>	<b>651,2</b>
<b>CU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>411,4</b>		
SA	2	7850-080-400	98,3	614,0	613,2
SB	2	7850-080-400	97,5	613,2	612,6
SC	2	7850-080-400	99,2	614,9	614,3
SD	2	7850-080-400	105,1	620,8	620,4
<b>SU</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-400</b>	<b>465,3</b>		

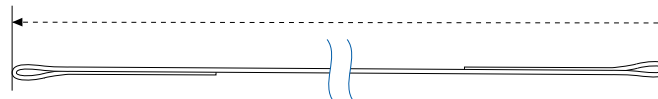
NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
F1	2	7850-080-114	230,7	722,5	721,8
F2	2	7850-080-114	203,7	695,6	694,6
F3	2	7850-080-114	193,1	685,0	684,3
FOU1	2	7850-100-114	250,6		
F4	2	7850-080-114	192,9	672,0	671,4
F5	2	7850-080-114	179,3	658,4	657,5
F6	2	7850-080-114	178,5	657,6	656,6
FOU2	2	7850-100-114	237,8		
F7	2	7850-080-114	148,4	651,7	650,5
F8	2	7850-080-114	137,7	641,0	639,8
F9	2	7850-080-114	131,7	635,0	633,6
FOU3	2	7850-100-114	262		
<b>FU</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-114</b>	<b>234,6</b>		

Total length measured from the underside of the wing to the inner edge of the risers base with a tension of 50 [N].  
Tolerance: +/- 1 cm



Wire length

## LL Length (loop-loop)



- 1) Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
- 2) Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
- 3) If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.

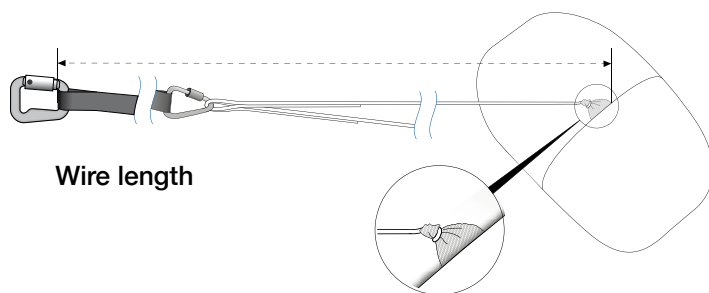
# LINE SPECIFICATIONS | AYA M

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
A1	2	PPSL 120 red	188,1	714,2	714,1
A2	2	PPSL 120 red	185,1	711,2	710,8
<b>AU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>473,4</b>		
A3	2	PPSL 120 red	172,3	705,5	705,1
A4	2	PPSL 120 red	170,6	703,8	703,5
<b>AU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>480,5</b>		
A5	2	7850-080-222	201,7	694,7	694,8
A6	2	7850-080-222	189,1	682,1	681,7
A7	2	7850-080-222	182,2	675,2	674,3
<b>AU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-222</b>	<b>440,3</b>		
B1	2	PPSL 120 blue	185,7	704,1	704,3
B2	2	PPSL 120 blue	182,8	701,2	700,7
<b>BU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>465,7</b>		
B3	2	PPSL 120 blue	169,8	696,2	695,9
B4	2	PPSL 120 blue	168,9	695,3	694,4
<b>BU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>473,7</b>		
B5	2	7850-080-372	198,4	689,6	689,4
B6	2	7850-080-372	188,2	679,4	679,1
B7	2	7850-080-372	182,2	673,4	672,9
<b>BU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-372</b>	<b>438,5</b>		

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
C1	2	7850-080-248	194,9	712,8	711,9
C2	2	7850-080-248	192,1	710,0	709,2
D1	2	7850-080-400	207,7	<b>725,6</b>	<b>725,3</b>
D2	2	7850-080-400	204,8	722,7	722,0
<b>CU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-248</b>	<b>465,3</b>		
C3	2	7850-080-248	185,5	705,3	704,7
C4	2	7850-080-248	184,4	704,2	703,3
D3	2	7850-080-400	197,2	<b>717,0</b>	<b>716,1</b>
D4	2	7850-080-400	195,1	714,9	714,0
<b>CU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-248</b>	<b>467,2</b>		
C5	2	7850-080-248	216,9	697,5	696,7
C6	2	7850-080-248	206,3	686,9	686,4
C7	2	7850-080-248	197,6	<b>678,2</b>	<b>677,6</b>
<b>CU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-248</b>	<b>427,9</b>		
SA	2	7850-080-400	102,2	638,8	638,3
SB	2	7850-080-400	101,4	638,0	637,1
SC	2	7850-080-400	103,2	639,8	639,2
SD	2	7850-080-400	109,3	645,9	645,1
<b>SU</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-400</b>	<b>483,9</b>		

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
F1	2	7850-080-114	239,9	754,0	753,4
F2	2	7850-080-114	211,9	726,0	725,3
F3	2	7850-080-114	200,9	715,0	714,5
FOU1	2	7850-100-114	260,6		
F4	2	7850-080-114	200,6	701,5	701,2
F5	2	7850-080-114	186,5	687,3	687,3
F6	2	7850-080-114	185,6	686,4	686,0
FOU2	2	7850-100-114	247,3		
F7	2	7850-080-114	154,3	680,3	679,6
F8	2	7850-080-114	143,2	669,2	669,0
F9	2	7850-080-114	136,9	663,0	662,3
FOU3	2	7850-100-114	272,5		
<b>FU</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-114</b>	<b>244</b>		

Total length measured from the underside of the wing to the inner edge of the risers base with a tension of 50 [N].  
Tolerance: +/- 1 cm



Wire length

## LL Length (loop-loop)



- 1) Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
- 2) Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
- 3) If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.

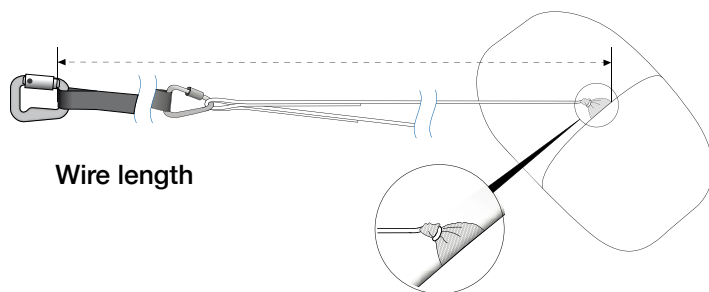
# LINE SPECIFICATIONS | AYA L

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
A1	2	PPSL 120 red	195,6	741,2	741,1
A2	2	PPSL 120 red	192,5	738,1	738,1
<b>AU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>492,4</b>		
A3	2	PPSL 120 red	179,2	732,1	731,9
A4	2	PPSL 120 red	177,4	730,3	730,0
<b>AU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>499,7</b>		
A5	2	7850-080-222	209,7	720,8	720,4
A6	2	7850-080-222	196,6	707,7	707,1
A7	2	7850-080-222	189,5	700,6	700,0
<b>AU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-222</b>	<b>457,9</b>		
B1	2	PPSL 120 blue	193,2	730,7	730,5
B2	2	PPSL 120 blue	190,1	727,6	727,4
<b>BU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>484,3</b>		
B3	2	PPSL 120 blue	176,5	722,4	722,1
B4	2	PPSL 120 blue	175,6	721,5	721,1
<b>BU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>492,7</b>		
B5	2	7850-080-372	206,4	715,6	715,4
B6	2	7850-080-372	195,7	704,9	704,6
B7	2	7850-080-372	189,5	698,7	698,4
<b>BU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-372</b>	<b>456,0</b>		

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
C1	2	7850-080-304	202,7	739,7	739,1
C2	2	7850-080-304	199,7	736,7	735,9
D1	2	7850-080-400	215,9	<b>752,9</b>	<b>752,3</b>
D2	2	7850-080-400	213,0	750,0	749,3
<b>CU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>483,9</b>		
C3	2	7850-080-304	192,8	731,8	731,3
C4	2	7850-080-304	191,7	730,7	730,0
D3	2	7850-080-400	205,0	<b>744,0</b>	<b>743,5</b>
D4	2	7850-080-400	202,9	741,9	741,4
<b>CU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>485,9</b>		
C5	2	7850-080-304	225,5	723,7	723,2
C6	2	7850-080-304	214,5	712,7	712,0
C7	2	7850-080-304	205,5	<b>703,7</b>	<b>703,3</b>
<b>CU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>445,0</b>		
SA	2	7850-080-400	106,2	662,7	662,3
SB	2	7850-080-400	105,4	661,9	661,3
SC	2	7850-080-400	107,2	663,7	663,3
SD	2	7850-080-400	113,6	670,1	669,5
<b>SU</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-400</b>	<b>503,3</b>		

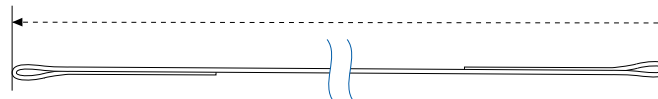
NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
F1	2	7850-080-114	249,5	779,8	779,7
F2	2	7850-080-114	220,4	750,7	750,9
F3	2	7850-080-114	208,9	739,2	739,5
FOU1	2	7850-100-114	271		
F4	2	7850-080-114	208,7	725,2	725,2
F5	2	7850-080-114	194	710,5	710,7
F6	2	7850-080-114	193	709,5	709,5
FOU2	2	7850-100-114	257,2		
F7	2	7850-080-114	160,4	703,1	703,2
F8	2	7850-080-114	148,9	691,6	691,9
F9	2	7850-080-114	142,4	685,1	685,6
FOU3	2	7850-100-114	283,4		
<b>FU</b>	<b>2</b>	<b>7850-240-040</b>	<b>253,7</b>		

Total length measured from the underside of the wing to the inner edge of the risers base with a tension of 50 [N].  
Tolerance: +/- 1 cm



Wire length

## LL Length (loop-loop)



- 1) Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
- 2) Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
- 3) If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.



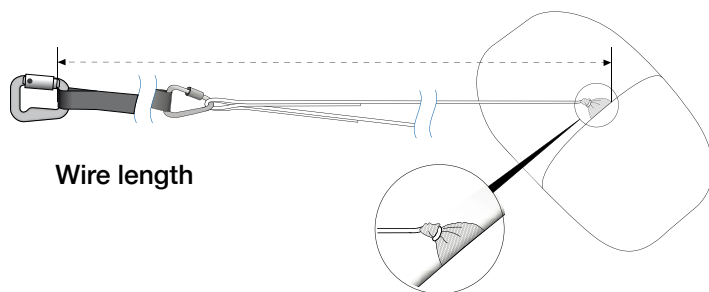
# LINE SPECIFICATIONS | AYA XL

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
A1	2	PPSL 120 red	203,4	769,8	769,8
A2	2	PPSL 120 red	200,1	766,5	766,6
<b>AU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>512,1</b>		
A3	2	PPSL 120 red	186,3	760,4	760,3
A4	2	PPSL 120 red	184,4	758,5	758,6
<b>AU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-222</b>	<b>519,8</b>		
A5	2	7850-080-222	218,1	748,6	748,5
A6	2	7850-080-222	204,5	735,0	734,9
A7	2	7850-080-222	197,1	727,6	727,8
<b>AU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-222</b>	<b>476,2</b>		
B1	2	PPSL 120 blue	200,9	758,8	759,0
B2	2	PPSL 120 blue	197,7	755,6	755,7
<b>BU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>503,6</b>		
B3	2	PPSL 120 blue	183,6	750,2	750,0
B4	2	PPSL 120 blue	182,7	749,3	749,0
<b>BU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-200-372</b>	<b>512,3</b>		
B5	2	7850-080-372	214,6	743,1	743,2
B6	2	7850-080-372	203,6	732,1	732,1
B7	2	7850-080-372	197,1	725,6	725,7
<b>BU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-372</b>	<b>474,2</b>		

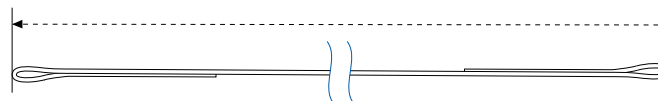
NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
C1	2	7850-080-304	210,8	768,2	768,0
C2	2	7850-080-304	207,8	765,2	764,8
D1	2	7850-080-400	224,6	<b>782,0</b>	<b>781,6</b>
D2	2	7850-080-400	221,5	778,9	778,5
<b>CU1</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>503,2</b>		
C3	2	7850-080-304	200,6	760,1	760,0
C4	2	7850-080-304	199,4	758,9	758,6
D3	2	7850-080-400	213,2	<b>772,7</b>	<b>772,2</b>
D4	2	7850-080-400	211,0	770,5	770,2
<b>CU2</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>505,3</b>		
C5	2	7850-080-304	234,5	751,6	751,0
C6	2	7850-080-304	223,1	740,2	739,4
C7	2	7850-080-304	213,7	<b>730,8</b>	<b>730,5</b>
<b>CU3</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-304</b>	<b>462,8</b>		
SA	2	7850-080-400	110,5	688,2	687,7
SB	2	7850-080-400	109,6	687,3	686,6
SC	2	7850-080-400	111,5	689,2	689,0
SD	2	7850-080-400	118,1	695,8	695,6
<b>SU</b>	<b>2</b>	<b>7850-160-400</b>	<b>523,4</b>		

NAME	QUANTITY	MATERIAL	LL LENGTH	WIRE LENGTH	Certification glider
F1	2	7850-080-114	259,5	811,8	812,3
F2	2	7850-080-114	229,2	781,5	781,9
F3	2	7850-080-114	217,3	769,5	769,8
FOU1	2	7850-100-114	281,8		
F4	2	7850-080-114	217,1	754,9	755,2
F5	2	7850-080-114	201,8	739,6	740,0
F6	2	7850-080-114	200,8	738,7	738,9
FOU2	2	7850-100-114	267,4		
F7	2	7850-080-114	166,9	732,0	732,4
F8	2	7850-080-114	154,9	720,0	720,4
F9	2	7850-080-114	148,2	713,3	713,1
FOU3	2	7850-100-114	294,7		
<b>FU</b>	<b>2</b>	<b>7850-240-040</b>	<b>267,4</b>		

Total length measured from the underside of the wing to the inner edge of the risers base with a tension of 50 [N].  
Tolerance: +/- 1 cm



Wire length



- 1) Before checking the wire length, pre-tension the line by the load of 22 kilograms for about 3 seconds per each line.
- 2) Always measure the wire length only when the line is tensioned by 5 kilograms.
- 3) If you need to cut the new line, the line has to be stabilized by the tension of 22 kilograms and only then could be cut under the tension of 5 kilograms.

