

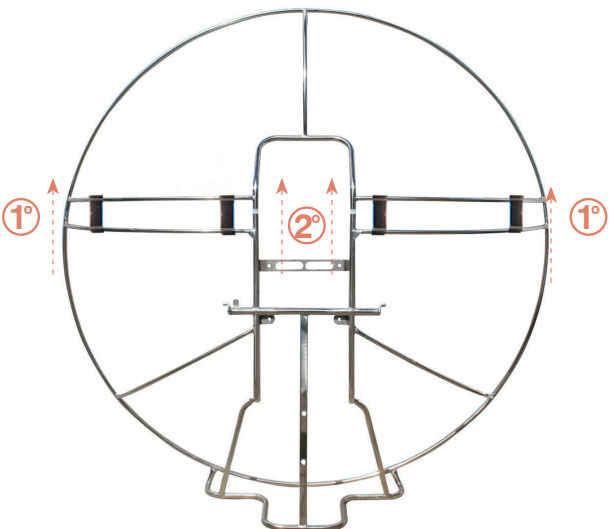
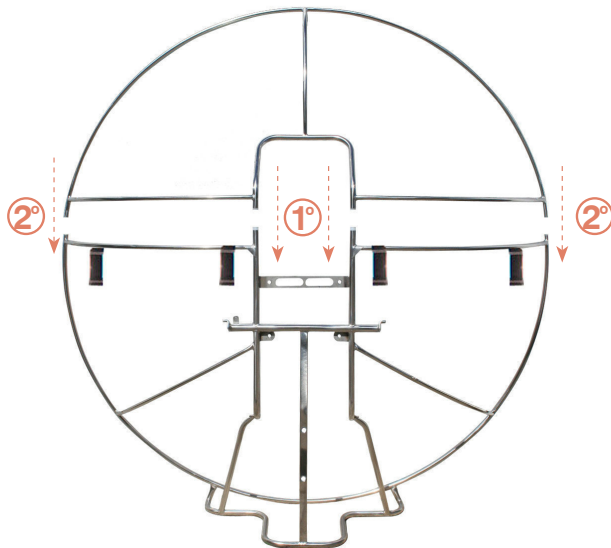
BETRIEBS-UND WARTUNGSANLEITUNG

Vielen Dank für den Kauf eines PAP-Motors und Ihr Vertrauen in unser Produkt. So können Sie von unserer langjährigen Flugerfahrung in einer sehr vereinfachten Form profitieren und lassen Ihre Kindheitsträume vom fliegen Wirklichkeit werden. Wenn Sie nicht wollen, dass dieser Traum zu einem Alptraum wird, dann lesen Sie bitte vollständig die folgenden Empfehlungen über den Betrieb und die Nutzung. Genießen Sie Ihren Motor und beachten Sie stets die Flugregeln.

Montage des 2-teiligen Chassis

Um den oberen Teil des Käfigs zu montieren, müssen Sie zuerst die 2 mittleren Nylonzapfen positionieren und dann, die 2 seitlichen Zapfen. Achten Sie darauf, dass alle Teile richtig ineinander passen. Es ist wichtig, die Verschlussclips richtig zu platzieren, prüfen Sie deren Sitz nach.

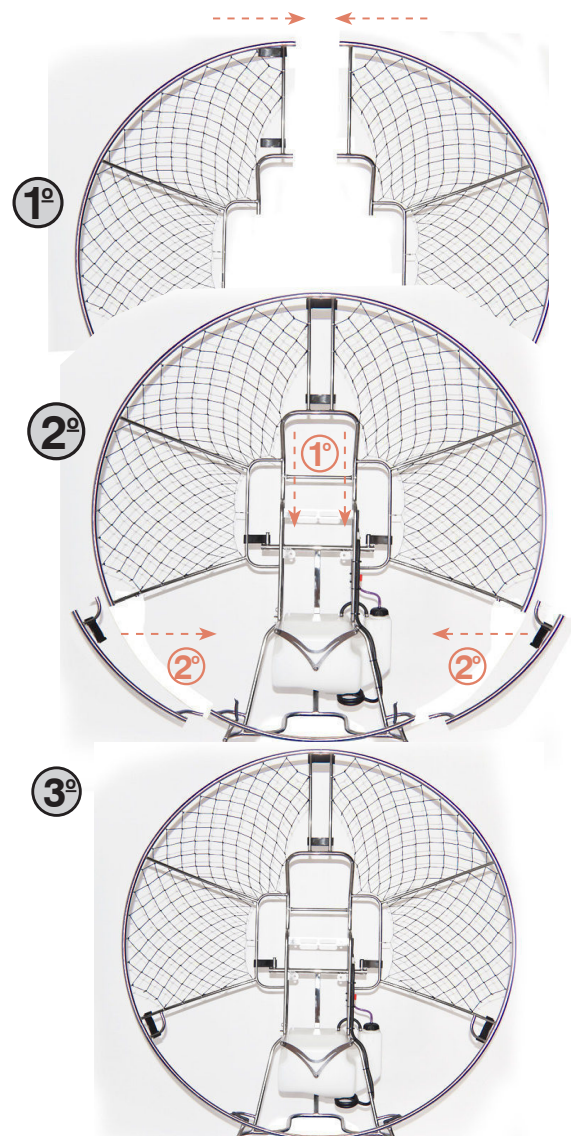
Zur Demontage mit den Seiten beginnen und dann erst die Mittleren. Die Käfigteile sollten bei der Montage und Demontage nicht verbogen werden. Wird das obere Käfigteil demontiert, bleibt das H.R.S. System (solange es am Rahmen installiert ist) an der oberen Strebe des unteren Käfigteiles über dem Gurtzeug befestigt.



Montage des 3-teiligen Chassis

Beginnen Sie mit der Montage der 2 Käfighälften. Stecken Sie die zusammengesetzten Käfighälften auf die 2 Zapfen, die sich oben auf dem zentralen Rahmenteil befinden. Dann bringen Sie die unteren, seitlichen Zapfen zusammen.

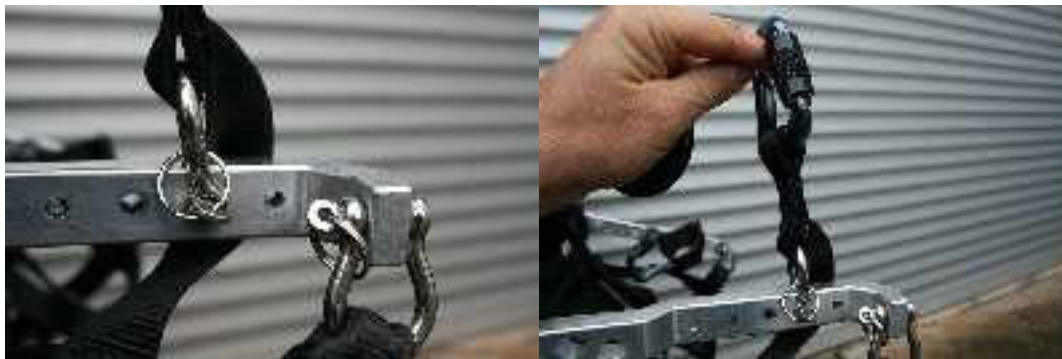
Jetzt führen sie die beiden unteren Käfigstreben am unteren Rahmenfuß ein und sichern sie mit den beiden Clipsen. Nun noch das obere Ende der Streben in die Nylonzapfen von den beiden oberen Käfighälften einstecken und mit den Clipsen verriegeln.





Sicherung der Schraubschekel an den Tragarmen

Achtung: Die Schraubschekel sind vom Werk aus mit Loctite gesichert.
Sollten sie geöffnet werden, muss unbedingt wieder beim einschrauben mit 1 Tropfen Loctite mittelfest auf dem Gewinde gesichert werden.
Alternativ dazu können auch die mitgelieferten Ringe zur Sicherung verwendet werden.
Ringe immer durch die Bolzenlöcher und Schekel führen, sonst besteht Lockerungsgefahr!



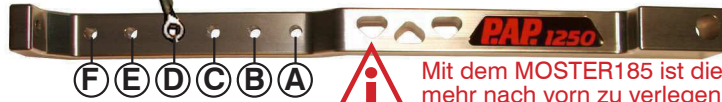
Zündkerzentyp und Drehmoment

Im PA 125-Motor findet die Zündkerze vom Typ **NGK BR10ES** Verwendung.
Das Anzugsdrehmoment ist 20-22Nm.

Einstellung des „Aktiv-Arm-Systems“

Das „Aktiv-Arm-System“ verbindet das Gurtzeug mit dem Rahmen.

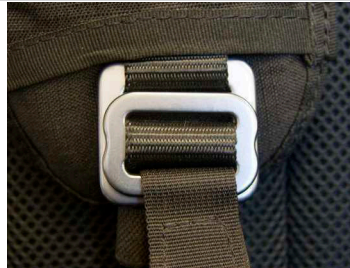
Die Karabiner sind mit dem Gurtzeug durch Schekel an den Armen verbunden, in welche die Tragegurte des Schirmes eingeklinkt werden. Die Arme bieten mehrere Punkte zur Gewichtseinstellung auf einer Skala von A-F. Vor dem ersten Flug mit dem PAP-Motor ist es unbedingt notwendig, Ihren idealen statischen Gleichgewichtspunkt einzustellen und auszuwählen, damit Sie im Gurtzeug mit Bekleidung und Zubehör im normalen Flug eine aufrechten Position einnehmen können. Dies erreichen Sie am besten durch das aufhängen des Motors an einem Balken mit den beiden Karabinern. Wählen Sie die Befestigungspunkte gleichseitig auf den beiden Armen vorwärts und rückwärts aus (A, B, C, D, E oder F), so können Sie den optimalen Neigungswinkel vom Propeller zum Boden voreinstellen. Für leichtere Piloten bewegen die Schekel nach hinten und für schwerere Piloten nach vorn.



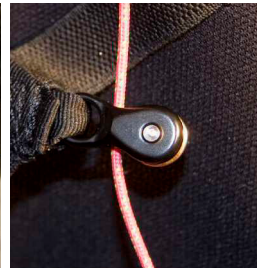
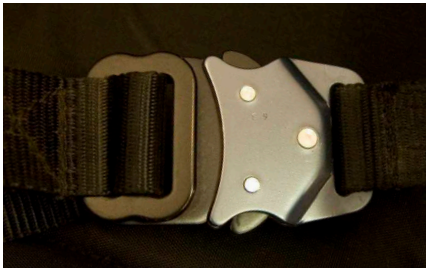
Mit dem MOSTER185 ist diese Aufhängung 1 Position mehr nach vorn zu verlegen. (Ein Pilot mit 80 Kilo wird auf die Position E verschoben)

A = +/- 50 Kg.
B = +/- 60 Kg.
C = +/- 70 Kg.
D = +/- 80 Kg.
E = +/- 100 Kg.
F = +/- 140 kg.

Gurtzeug



Das Gurtzeug ist ein Sup 'Air Gurtzeug, speziell für PAP gefertigt und gibt Ihnen einen optimalen Komfort während des Fluges. Inklusive: Karabiner mit automatischen Sicherheitsverschlüssen, zusätzlicher Sitzbrettverlängerung und Rollen für ein Beschleunigersystem, 2 große Neopren-Seitentaschen, Rettungsfallschirm und Drehzahlmessers Montagemöglichkeit.



Obwohl alle Teile des Motors Qualitätskontrollen vor dem Versand durchlaufen, empfehlen wir Ihnen zu überprüfen, ob das Gurtzeug richtig am Rahmen befestigt ist.

Prüfen Sie bitte auch, ob die automatischen Gurtschnallen und Beschleunigerrollen korrekt arbeiten.

PROPELLER

Wenn Sie nicht über einen Drehmomentschlüssel verfügen, sollten Sie die 4 Propellerschrauben mit etwas mehr als dem maximalen Drehmoment anziehen. **Niemals den Motor ohne Propeller oder Getriebe starten.**

Es ist sehr wichtig den Propeller-Gleichlauf zu überprüfen. Dies ist der Unterschied zwischen den beiden Spitzen des Propellers auf einer ganzen Umdrehung. Wenn es Unterschiede im Abstand der Propellerspitzen gibt, bedeutet dies, dass die Propellerbefestigungsschrauben verschärft asymmetrisch angezogen sein. Bei Motoren ohne Fliehkraftkupplung entfernen Sie die Zündkerze, so dass sich der Propeller leicht drehen kann. Drehen Sie den Propeller mit der Hand, um sicher zu stellen, dass die Spitzen des Propellers die gleiche Achse während der Rotation einhalten..

WICHTIG: jedes Mal, wenn der Propeller montiert wurde, ist es notwendig die Schrauben vor dem nächsten Flug nachzuziehen.

Prüfen Sie, ob der Propeller unbeschädigt und richtig befestigt ist und sich korrekt und reibungslos drehen lässt. Hören Sie auf ungewöhnliche Geräusche, die aus dem Motor oder dem Getriebe kommen. SICHERHEIT: behandeln Sie den Propeller immer so, als ob der Motor läuft.



Anziehen der Holz-Propeller H 1,1 Kgm (11 Nm)



Anziehen der Carbon-Propeller 0,8 Kgm (8 Nm)

Gasgriff



Bevor Sie den Motor mit dem Elektrostarter starten, immer prüfen, ob der Sicherheitsschalter ausgeschaltet ist.

Schalten Sie ihn nur an, bevor Sie auf den Startknopf (3) drücken.



Am Gashebel überprüfen, dass die Rändelschraube locker ist und der Gashebel in die geschlossene Position (1) zurück kehrt

Die Motor STOP-Taste befindet sich auf der Oberseite des Handgriffes (2). Der Gaszug ist über den Unterarm für optimale Kontrolle und Komfort zu führen.

Sicherheit am Boden

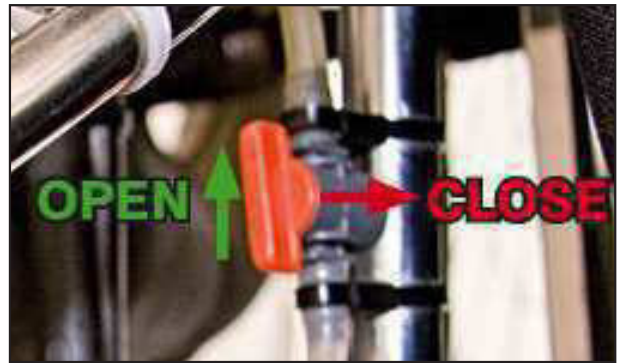
Die größte Gefahr besteht am Boden, also ist es sehr wichtig, eine gute Überprüfung der Umgebung um Sie herum durchzuführen um Unfälle zu vermeiden.

Tragen des Motors: Heben Sie das Gerät am stärksten und stabilsten Teil, dem Rahmen an. NICHT am Käfig heben oder bewegen.

Niemals den Motor ohne Propeller oder Getriebe starten.

Folgen Sie den Anweisungen des Herstellers für den Betrieb mit dem korrekten Mischungsverhältnis des Benzin/Öl-Gemisches, und filtern Sie den Kraftstoff immer beim Tanken.

Schließen Sie das Entlüftungsventil der Entlüftungsleitung beim Transport der Maschine um ein Austreten von Treibstoff zu verhindern. Ansonsten muss dieses Ventil in der offenen Position für den Flug sein. Offen - wenn der Griff des Ventils parallel mit dem Rohr ist. Geschlossen - wenn der Griff des Ventils 90° quer zum Rohr steht. Stellen Sie sicher, dass sich Nichts und Niemand in der Umgebung des Propellers beim Anlassen befindet und der Motor auf einer ebenen Fläche steht, um den Kontakt zum Propeller zu vermeiden und sich keine lose Gegenstände auf dem Boden wie kleine Steine oder Sand befinden.



Wen das Entlüftungsventil geschlossen ist geht das motor aus

Starten Sie niemals den Motor gegenüber Menschen, Tieren oder Schirmen.

Sicherheitsband zum sichern des Propellers im Kaltstart benutzen. NUR für Motoren mit Kupplung:

Das ist eine neue Sicherheitsmaßnahme, um die Möglichkeit des Umfallens des Motors zu vermeiden, wenn beim starten in kaltem Zustand Gas gegeben wird.

Wir starten den Motor mit den Abdeckungen auf dem Propeller, woran das Band angenäht wurde, um den Propeller am Käfig zu blockieren. Sollten Sie etwas mehr Gas gegeben haben und der Motor mit Fliehkraftkupplung hat bereits begonnen zu einzukuppeln, dreht sich der Propeller trotzdem nicht.

ACHTUNG: NICHT mit dieser Technik den Motor warmlaufen lassen!

Diese Sicherheitsmaßnahme soll vor allem das Risiko und die Nerven derer minimieren, die neu im Umgang mit dem Motor und nicht vertraut mit dem manuellen Start sind.

Es ist auch eine gute Möglichkeit mit diesem System das drehen des Propellers zu vermeiden, falls Sie nicht bemerken, dass die Rändelschraube am Gashebel blockiert wird, Foto (1) oder dass der Gashebel nicht richtig zurück geht. **(vergessen Sie nicht, dass es einen sehr hohen Stellenwert hat, methodisch diese Kontrollen vor dem Anlassen durchzuführen)**

Sie müssen das Band am äußeren Ring des Rahmens so fixieren, dass der Propeller sich so wenig wie möglich bewegt, siehe Foto.

Zu diesem Zweck gibt es seit langem noch andere Techniken in der Welt der Paramotoren. Wir haben es aufgenommen, weil es einfach, effizient und ohne komplizierte Technik zu verwenden ist.



Bevor Sie starten ist es wichtig, einen Vorflugcheck durchzuführen.

Überprüfen Sie die Festigkeit aller Bolzen und Schrauben am Motor.

Nichts sollte sich im Flug lockern können, weil es sonst vorkommen kann, dass es durch den Propeller fliegt und umfangreiche Schäden verursacht.

Überprüfen Sie die Schweißnähte, vor allem an der Motorbefestigung.

Prüfen Sie, ob das Sicherheitsnetz dicht befestigt ist, und dass das Trimm-System nicht durch das Netz hängt, weil dieses in den Propeller gelangen könnte.

Überprüfen Sie den Zustand der Anti-Vibe Schwingmetalllager auch nach dem fliegen, reinigen Sie den Motor und den Propeller mit einem Tuch. (es ist der beste Weg, um Anomalien zu finden)

An diesem Punkt ist bei E-Start-Maschinen immer sicherzustellen, dass der Hauptschalter der Zündung ausgeschaltet ist, so dass Sie sich vor versehentlichem Neustart schützen.

Starten des Motors

Wenn die Benzinleitung leer ist, bemerken wir dies sofort, weil der Knopf (Abb. 13) wenig Widerstand bietet und deshalb müssen wir das Benzin vorpumpen, bis der Knopf aushärtet. Wenn wir aufmerksam sind, hören wir, wie das Benzin den Vergaser erreicht und füllt.

Wenn der Motor nicht über einen Handpumpball verfügt, (Abb. 13) bedeutet dies, dass das Vorpumpen durch den "Primer" getan werden muss. Um zu sehen, wie das funktioniert, sehen Sie im Abschnitt Motor beginnend mit dem Primer.

Kaltstart mit Vergaserüberflutung:

Um einmal zu prüfen, dass er voll ist, drücken wir den Primer des Vergasers (Abb. 14) und dabei drücken wir diesen Pumpball (Abb. 13), nur wenige Millimeter und als Folge dessen füllt sich genug notwendiger Treibstoff in den Vergaser. Wir können das auch am kleinen Benzin-Filter sehen, der vor dem Vergaser sitzt und gefüllt ist.

Geben Sie Vollgas im ersten Zug des Starterseils. Wenn dies den Motor startet, sofort das Gas reduzieren.

Wenn wir den Motor zu viel primen, wird der Motor ersaufen, und es wird schwierig zu starten. Jetzt mehrmals das Starterseil ziehen. Das gleiche gilt, wenn wir nur einen kurzen Motorstop hatten. Als visuelle Referenz gilt, wenn der kleine Benzinfilter voll ist. Mit etwas Übung wissen wir die nötige Menge (nur wenige Millimeter Druck auf den Pumpball, (Bild 13) dabei dem Knopf des Vergasers (Abb. 14) gedrückt halten).

Warmstart:

Kein Vorpumpen von Treibstoff nötig.

Es ist nicht notwendig Gas zu geben, sonst werden Sie den Antrieb hoffnungslos ersaufen lassen.



ACHTUNG: Bevor Sie beginnen, stellen Sie sicher, dass der Gaszug nicht blockiert. Um dies zu überprüfen, bewegen Sie mehrfach den Gashebel.

Beim Starten und Beschleunigen ist es sehr wichtig, den Motor nicht zu viel Drehzahl zu geben, sonst kann der Motor auch auf die Seite kippen. Bitte nicht vergessen, das Sicherheitsband zu verwenden, um den Propeller zu blockieren, wenn der Motor eine Kupplung hat.

Wenn Sie zu viel primen, kann etwas Kraftstoff auf den Auspuff fallen.

Reinigen Sie nicht, bis der Kraftstoff verdunstet ist, sonst löst sich die Auspufffarbe (nur für lackierte Auspuffe).

Starttechnik:

- 1°) Primen Sie den Vergaser mit Kraftstoff (siehe Kaltstart), wenn der Motor schon warm ist, brauchen wir das nicht.
- 2°) Ziehen Sie 1x das Starterseil ganz vorsichtig raus, und lassen Sie ihn dann zurück in seine Ausgangsposition. Wiederholen Sie diesen Vorgang 2 oder 3 Mal
- 3°) Geben Sie einen kräftigen kurzen Zug am Starterseil, es muss kein progressiver Zug sein, also genügt ein Impuls.

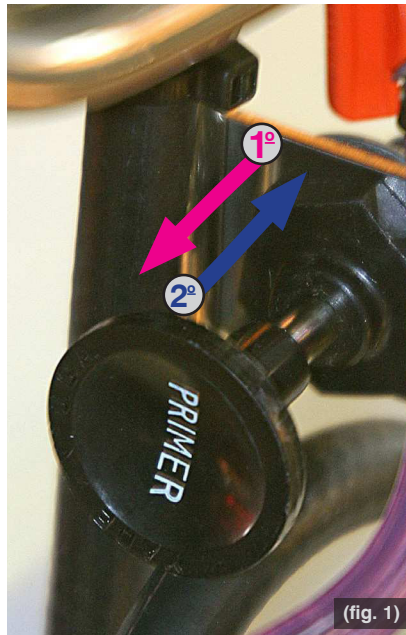
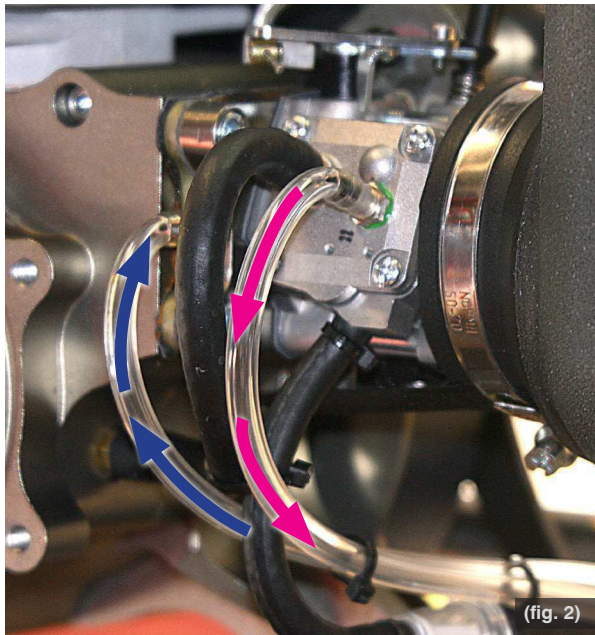
■ NIEMALS ohne Propeller oder Getriebe beginnen.

- Nehmen Sie den Gasgriff mit der linken Hand, überprüfen Sie, dass die Rändelschraube offen ist, also nach leichtem Druck auf das Gas der Hebel vollständig zurück in seine Ausgangsposition geht. Lassen Sie Ihr Startergriff nicht auf die Seite des Rahmens oder auf den Boden zurückschnellen, sondern führen Sie ihn mit der Hand zurück.
- Halten Sie den oberen Bereich des Rahmens mit dem linken Unterarm, wo sich das Gurtzeug und Rettungsschirm befindet.
- Stellen Sie Ihren linken Fuß auf das Rohr an der Unterseite des Rahmens neben dem Tank, und suchen Sie nach einem guten Standplatz für den rechten Fuß, so dass Sie nicht das Gleichgewicht beim Starten des Motors verlieren.
- In den ersten Sekunden nach dem Start ist der Motor ein bisschen reich an Benzin und stottert, wenn Sie im Übermaß geprimt haben.
- Achten Sie auf Ihren festen Stand, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren.



Beispiele für falsche Haltungen beim Starten und Aufwärmen des Motors.

START mit Primer SYSTEM



In diesem Modell haben wir einen "Primer" verbaut, das ist ein System, das das Vorpumpen erleichtert, um das Starten des Motors zu vereinfachen. Seine Verwendung ist simpel und besteht aus ziehen und zurückdrücken des Primerknopfes.

Das bietet genügend Benzinzufuhr zum Vergaser am Membranenblock.

Es ersetzt den Pumpball und die Vergaser Pump-Aktion. Es ist am Rahmen positioniert, wie auf dem Bild zu sehen. Der Zugriff ist einfach während des Fluges, so dass der Motor leichter zu starten ist, wenn der Pilot nach dem Ausschalten des Motor während des Fluges nach einigen Minuten abkühlen des Motors neu starten möchte.

FUSSSTARTSYSTEM

Die Fuß-Schleife wird verwendet, um PAP Motoren mit Handstarter zu starten. Dieses System ermöglicht es Ihnen, den Motor während des Fluges auszuschalten, und versetzt Sie in die Lage, neu starten, wenn die Fuß-Schleife am linken Fuß angelegt ist.

Legen Sie den Gurt an den linken Fuß, die Schleife hinter die Ferse.

Mit dem Motor auf dem Rücken benötigen Sie Unterstützung (ex. Eine Person oder ein Auto)

SICHERHEITSHINWEISE: Ohne Unterstützung könnten Sie umfallen, das verursacht körperliche Verletzungen oder Schäden am Motor.

Stützen Sie sich ausreichend, dann bewegen Sie den Fuß nach unten und vorwärts in einer konstanten Kickbewegung.

Einmal gestartet, lösen Sie den Starthandgriff von der Fuß-Schleufe, geben ihn zurück zu seiner Ausgangsposition.

Während des Fluges mit einer ausreichenden Höhe können Sie die Praxis zu stoppen und den Motor neu zu starten trainieren. (so ist leichter, da es keine Balance wie am Boden erfordert).



Starten des Schirmes mit MOTORSCHUB

Der Käfig wurde hergestellt, um den Druck der Linien auf dem äußeren Ring beim aufziehen des Schirmes zu widerstehen. Wir raten zwischen 30 und 50% der Leistung zu verwenden, bis der Schirm über dem Piloten steht. Ist der Schirm stabil über dem Piloten, können Sie Vollgas geben. (die Leistung ist immer abhängig von den atmosphärischen Bedingungen, Gewicht, Schirm, Kraft des Motors usw.)

Ein weiterer wichtiger Faktor und im Auge zu behalten, ist die Neigung der Rückenlehne des Piloten, wenn wir uns zu weit nach vorn lehnen, drücken die Leinen mit mehr Druck auf den Käfigring und könnten den Propeller beschädigen.

Achten Sie auch darauf beim Aufwärmen des Motors, das die Leinen nicht gespannt sind, sie könnten durch den Propeller angesaugt und beschädigt werden. Es ist wichtig, dass die Leinen weit weg vom Rahmen während des Prozesses sind.

Es ist auch wichtig, dass der Rest der Bremsleinen nicht mehr als 10 cm absteht. Beim Aufziehen könnten diese durch den Propeller angesaugt werden und Ihre Hand nach hinten ziehen.

Einlaufphase des Motors

Jeder Kunde erhält seinen Motor mit ca. 15-20 min. Einlaufzeit. Das wurde am Boden durchgeführt wo jeder Motor getestet wird. Der Vergaser wird auf Meereshöhe eingestellt und ferner wird überprüft, dass der Propeller perfekt ausgewuchtet, sowie alle Komponenten des Motors (Kupplung, Getriebe, etc.) funktionieren.

Bevor Sie Ihren Motor einfliegen, empfehlen wir, dass er bis zu 15 Minuten lang etwas oberhalb 5000 U/min aufgewärmt wird. Bevor Sie beginnen mit ihm zu fliegen, lassen Sie den Motor in der Zeit nicht in zu niedriger Drehzahl zu lange laufen, weil sonst der Auspuff durch Ölrückstände die Fasern der Dämmwolle im Inneren des Schalldämpfers beschädigt. (Dies ist der Grund, warum der Motor stark qualmt, wenn er dann beschleunigt wird.)

Während der ersten Stunden sollten Sie unbedingt die maximale Drehzahl des Motors durch Vollgas vermeiden. Der Einlaufphase ist nach 10 Betriebsstunden des Motors (am Boden und während des Fluges) abgeschlossen.

Beachten Sie am Boden besonders die ersten 15 Minuten, bitte danach den Rest der Einlaufzeit im Flug durchführen. Schweren Piloten empfehlen wir mindestens 1 Stunde Einlaufphase am Boden vor dem 1. Flug.

Die optimale Regel für gutes Einlaufen ist, den Motor zwischen 6.000 und 7.500 U/min zu bewegen. Von Zeit zu Zeit erhöhen Sie die Drehzahl für einige Sekunden kurz über 7.500 U/min.


Der Drehzahlverlauf muss häufig in progressiver Zunahme variieren. Geben Sie nicht längere Zeit Vollgas, da auch die Fliehkraftkupplung einer extremen Belastung ausgesetzt wird.

Es ist wichtig, dass nach 1 bis 2 Stunden Flugzeit die Muttern des Zylinderkopfes kontrolliert und nachgezogen werden. (siehe die Tabelle der entsprechenden Anzugsdrehmomente und Dichtheitsprüfung).


Revisionen und Kontrollen in dieser Phase sind im Pflege-Abschnitt (10 Stunden) beschrieben. Wenn Sie Symptome wie Leistungsverlust bemerken, kann das durch ein schlechtes Kraftstoffgemisch aufgrund falscher Gemischregulierung oder eines verschmutzten Benzinfilters verursacht werden.

Es ist immer wünschenswert, den Motor Anfangs mit einem etwas fetteren Kraftstoffgemisch als zu mager zu betreiben, so können wir das Risiko zu starker Abmagerung ausschließen. Mit der folgenden Tabelle können wir visuell überprüfen, ob die Mischung (wir meinen Benzin-Luft, nicht Öl-Benzin) fett oder mager, in Abhängigkeit von der Farbe der Zündkerze ist.


Farbe der Zündkerze	Gelb-Grau	Rehbraun	Schwarz
Benzingemisch	mager	richtig	zu fett

 **Der Ölanteil in der Benzinmischung NIE variieren, immer mit dem angegebenen Mischungsverhältnis fliegen. Nie erhöhter Öl beimischen, als in dieser Tabelle angegebenen, auch nicht in der Phase der Einlaufzeit. Wir empfehlen Castrol Power 1 Racing.**


Motoren	Benzin	Synthetisches Öl
RM80	bleifrei 95 Oktan	2% (100 ml pro fünf Liter Benzin)
PA125	bleifrei 95 Oktan	2,5% (125 ml pro 5 Liter Benzin)
MOSTER125	bleifrei 95 Oktan	2,5% (125 ml pro 5 Liter Benzin)
FLY200	bleifrei 95 Oktan	2,5% (125 ml pro 5 Liter Benzin)

 **Ein gut eingelaufener Motor kann die Laufzeit um 100% erhöhen und die mechanische Probleme minimieren. Andernfalls müssen Sie mit hoher Wahrscheinlichkeit erhebliche Schäden in den ersten Stunden befürchten, die irreversibel für die Nutzungsdauer sind.**

Empfohlene Basischecks

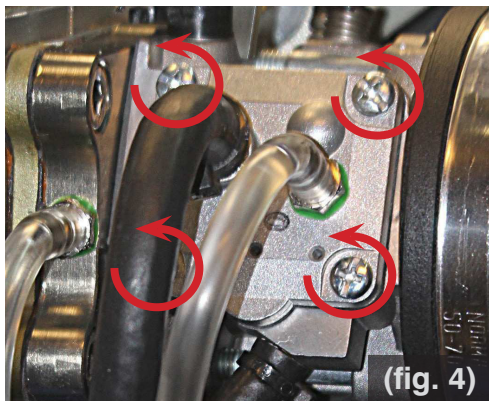
 **Wichtig: unbedingt den Zylinderkopf nach der ersten Flugstunde nachziehen. Es ist notwendig, die Zylinderkopfmutter nach der ersten Flugstunde laut der Tabelle nachzuziehen. Verwendung für Sie dazu einen Drehmomentschlüssel. Für den RM80 ist der Wert des Anzugsdrehmomentes 0,9 KGM/9 NM und 1,6 KGM/16 NM für den PA125.**

 **Wichtig: Unbedingt die 5 Schrauben ø6 des Getriebes nach der ersten Flugstunde mit 1 KGM/10 NM nachziehen.**

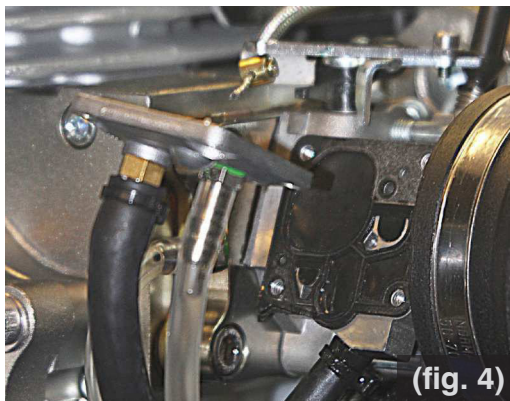
 **SPECIAL ACHTUNG vor dem ersten Gebrauch: Es ist notwendig, eine besondere Sorgfalt beim primen des Motors zu beachten, wenn Sie das Benzin vor dem ersten Einsatz pumpen, um kein Benzin auf den Auspuff tropfen zu lassen. Sollte das doch passieren, dann wischen sie es vor dem Motorstart unbedingt mit einem Lappen ab.**

 **Wir empfehlen, immer den Kraftstoff zu filtern, wenn Sie ihn einfüllen.**

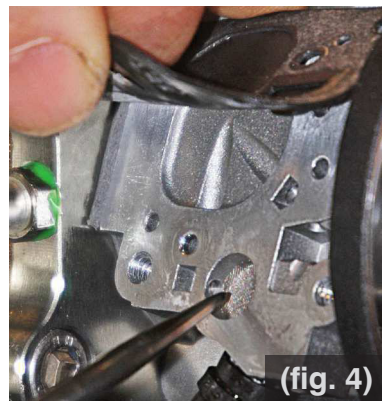
 **Entnehmen Sie den inneren Vergaserfilter (Metall) und reinigen Sie ihn. Nur für RM80 und PA125 Motoren (Abb. 4)**



(fig. 4)



(fig. 4)



(fig. 4)

Die ersten 10 Stunden (Einlaufen)	Alle 50 Stunden	Alle 100 Stunden	Alle 150 Stunden	Alle 200 Stunden
<ol style="list-style-type: none"> 1. Prüfen Drehmoment aller Schrauben und Muttern von Motor, Auspuff, Rahmen und Zylinderkopf, mit kaltem Motor zur Fehlervermeidung. 2. Überprüfen Sie die Zündkerze, der innere Teil sollte eine rehbraune Farbe und einen Abstand von 0.5mm haben. 3. Bei Motoren mit Riemenscheibe überprüfen Sie die korrekte Spannung des Riemens. 4. Überprüfen Sie den kleinen Kraftstofffilter.. 5. Reinigen Sie den inneren Vergaserfilter. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ersetzen der Zündkerze und überprüfen des Kontaktes zwischen Zündkerzenkabel und Stecker. 2. Ersetzen des Membran-Kits.. 3. Prüfen der Dicke der Kupplungsbacken. 4. Prüfe die Kolbenringe. Säubere Kohlenstoffrückstände von Kupplung und Auspuffdichtungen, Kopf und Fussdichtung. Überprüfendes Nadel-Lagers durch vertikales Bewegen desKolbens. 5. Ersetze Dichtungen von Zylinderkopf und Zylinderfuss. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Getriebeöl wechseln und überprüfen Sie den Zustand aller Motormembranen und ersetzen Sie diese, wenn erforderlich. 2. Kolbenringe und Membranen ersetzen. 3. Auspuff und Motorgummilager ersetzen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kolben ersetzen 	<ol style="list-style-type: none"> 1.Überprüfen Sie den Zustand aller Kugellager und Dichtringe, bei Bedarf ersetzen. 2. Tauschen Sie den Kolben und Motor Membranen 3. Ersetzen von Gaszug und Hülle, wenn nötig. 4. Prüfen des allgemeinen Zustandes von elektrischen Elementen, Motorgummilager und Benzin-Leitungen, ggf. ersetzen. 5. Ersetzen der Handpumpe. 6. Prüfen des allgemeinen Zustandes der Reedventilblätter und ersetzen, falls nicht aufliegend oder nicht mehr elastisch.

Getriebe und Kupplung

Die Getriebezahnräder laufen im Ölbad und sind sehr effizient und zuverlässig und haben eine sehr geringe Geräusentwicklung.

Die Übersetzung ist 3,65 / 1. Es sind fast keine Wartung und Anpassungen notwendig, mit Ausnahme der Überprüfung alle 100 Stunden, ob Ölstand und Zustand der Kupplung korrekt sind.

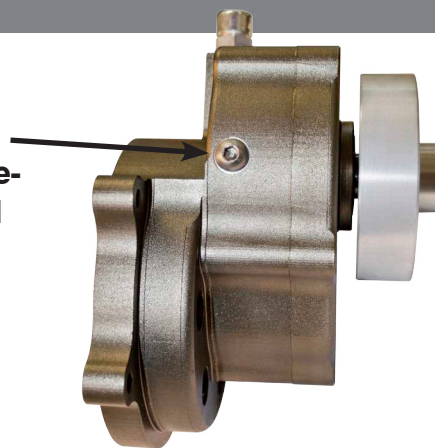
Die Übertragung von der Kurbelwelle auf das Getriebe erfolgt mittels einer trockenen Fliehkraftkupplung.

Diese ermöglicht im Standgas dem Propeller stillstehen zu lassen. Dazu ist keine Wartung erforderlich.

Die Menge des Öls beträgt 20 ml. 75W – 90 GL5



Diese schraube ist um das getriebeöl zu wechseln keine kontrolle des ölstand



Garantie

Befolgen Sie die Anweisungen und Ratschläge des PAP Handbuches, denn die PAP Motoren haben eine begrenzte Garantie von 1 Jahr. Die Versandkosten an den Händler ist vom Kunden zu tragen. Wir erklären Ihnen hier die Details für die Grenzen der Garantie. Nicht unter die Garantie fallen:

1 - Die Verwendung von Propellern, die nicht durch PAP geliefert oder vom Hersteller repariert werden. Das bedeutet die Streichung aller Gewährleistungsrechte. (Diese Norm ist aufgrund der Schwingungen, die durch Propeller erzeugt werden, die nicht dem Motormodell entsprechen oder aufgrund einer falschen unbalancierten Reparatur, die dann auf den Motor oder Rahmen übertragen werden, die in keiner Weise vom Hersteller akzeptiert werden, erstellt.)

2 - Die Garantie gilt nicht bei einem Kolbenklemmer im Zylinder. (Dieser Motor durchläuft eine Qualitätskontrolle beim Hersteller und es werden Tests auf dem PAP-Prüfstend durchgeführt. Es sollten also keine Kolbenklemmer entstehen, es sei denn, es ist nicht genug Öl in dem Gemisch oder die Mischung aus Luft und Benzin ist disproportioniert durch Schmutz im Vergaser, ein defekte Schraube oder Mutter oder eine Zündkerze ist nicht richtig festgezogen.

Verlust der Motorleistung ist ein Faktor, der fast immer vermieden werden kann, wenn Sie nach unseren periodischen Wartungsempfehlungen den Motor warten). Montage des Kopf-Rettungssystems Installieren Sie Ihre Rettungsfallschirm mit dem HRS-Container, den Ihnen PAP zur Verfügung stellt.

Um den HRS-Container zu installieren, entfernen Sie die oberen 2 Schrauben am Hauptrahmen um die 2 Schlaufen des Containers auf der gleichen Strebe, die den Gurt sichert, zu schieben. Bringen Sie die Strebe wieder mit den 2 Schrauben an und verbinden die Y-Leine durch 2 Maillonschekel und den Schlaufen auf den Schultergurten des Gurtzeuges die sich unterhalb des Klettverschlusses befinden.

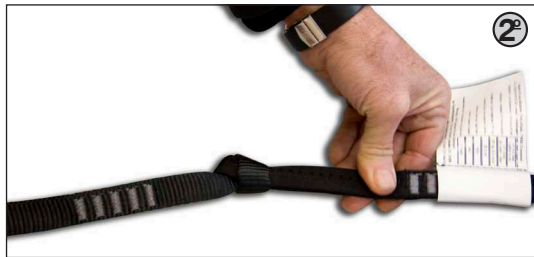
Prüfen Sie stets, dass Sie die beiden Sicherheitsstifte zum Containerverschluss richtig montiert haben und testen sie eine Probeauslösung am Boden bei stehendem Motor. (Abb. 1-19)

MOUNTING THE HEAD RESCUE SYSTEM



1st

Install your Emergency Parachute in the container provided by PAP. To install the HRS container, remove the top screws on the main chassis frame too pass the 2 loops of the container onto the same bar that secures the harness. Refit the screws and tighten. Finally connect the Y bridle with two maillons onto the shoulder pads of the harness underneath the velcro flap are fixed on top circling the steel tube. Always check that the two security loops have



2nd



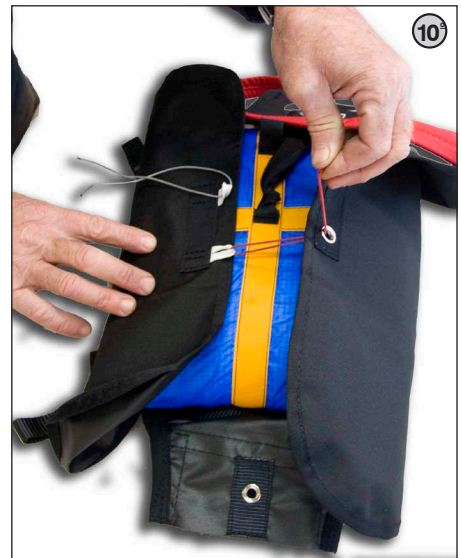
3rd



4th



7th



10th



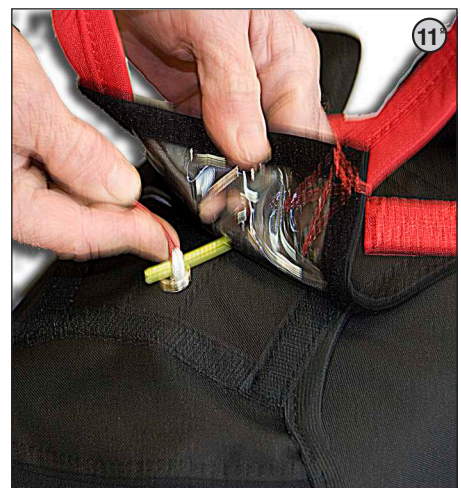
5th



6th



9th



11th

