



KOMPRESS



EL MANUAL DEL PROPIETARIO

VERSIÓN 2.2 - 01/11

© derechos reservados por **MOSCA productos srl**

Via Perù n. 30

63013 GROTTAMMARE (AP) - ITALIA

tel./fax +39.735.632486

www.flyproducts.com - • fly@flyproducts.com

ÍNDICE

capítulo	Descripción
1	<i>INTRODUCCIÓN INFORMACIÓN GENERAL</i>
2	<i>DESEMBALAJE Y MONTAJE DE SU "KOMPRESS"</i>
3	<i>PREPARACIÓN DE SU PRIMER VUELO</i>
4	<i>SU NUEVO VUELO "KOMPRESS"</i>
5	<i>OPCIONAL ACCESORIOS</i>
6	<i>Cómo preparar su "KOMPRESS" PARA EL RECORRIDO</i>
7	<i>MANTENIMIENTO</i>
8	<i>SOLUCIÓN DE PROBLEMAS</i>
9	<i>ESPECIFICACIONES Y RENDIMIENTO</i>
10	<i>GARANTÍA</i>

1.0 Introducción e información general

¡Seguridad primero!

Para Desarrollado Vuelo sin motor (PPG) es la forma más excitante, menos costosa, más segura y más accesible de la aviación disponibles! Sin embargo, todavía es la aviación, y que trae consigo todos los posibles peligros inherentes de la aviación. La gente puede, y hacer, hacer daño, e incluso asesinados, en cualquier forma de la aviación, incluyendo PPG. Por esa razón, es imperativo que todos los pilotos de paramotor reciben una formación adecuada de los instructores calificados, ofrecen PPG el respeto toda la aviación merece, el clima y las condiciones de respeto, y darse cuenta de que, al final, es el propio piloto que es responsable de su propia seguridad y la la seguridad de los compañeros pilotos y espectadores.

Vuelo motorizado es un deporte muy exigente que requiere unos niveles excepcionales de atención, el juicio, la madurez, la autodisciplina, y la atención al detalle. Es poco probable que usted será capaz de participar en ella de forma segura a menos que hacer un compromiso consciente y continuo para su propia seguridad. Debido a los riesgos inherentes a volar este o cualquier PPG, sin garantía de ningún tipo se puede hacer contra los accidentes, lesiones corporales, fallas en los equipos, y / o la muerte.

Este PPG no está cubierto por el seguro de responsabilidad civil del fabricante. No lo inicie o volar a menos que esté dispuesto a asumir todos los riesgos inherentes en el deporte del vuelo motorizado y toda responsabilidad por cualquier daño a la propiedad, lesiones o muerte que pueda resultar de la utilización de este producto.

Disfrutar de PPGing al máximo, y bienvenidos a este deporte!

Por favor lea y asegúrese de entender completamente este manual de instrucciones antes de comenzar o volar su "KOMPRESS"
Contiene información crítica para la operación segura de la Pará accionado

Planeador.

notación utilizada

Ciertas condiciones especiales (*NOTA*, *PRECAUCIÓN*) se usa en este manual. Su uso se define a continuación. la **NOTA** proporciona información adicional para ayudar a aclarar un punto que se realizan en el texto. Generalmente, una "*Nota*" se proporciona para ayudar montaje, uso o mantenimiento del producto. Sin tener en cuenta una "*Nota*" podría causar molestias, pero no causaría daños o lesiones personales. la **PRECAUCIÓN** proporciona información adicional para ayudar a aclarar un área donde podría producirse daños en el equipo. Sin tener en cuenta una "*precaución*" podría dar lugar a daños mecánicos permanente y significativa, sin embargo, es poco probable lesiones personales. la **ADVERTENCIA** proporciona información adicional para ayudar a aclarar un área en lesiones personales o la muerte podrían ocurrir por negligencia. Sin tener en cuenta una "*advertencia*" podría resultar en lesiones graves o la muerte.

características "KOMPRESS"

El "KOMPRESS" es la mosca de los productos último diseño construido para el transporte fácil y compacta usando un nuevo chasis totalmente desmontable. Con una nueva estructura de la jaula, la incorporación de un simple utilizar el método de fijación, el "KOMPRESS" es verdaderamente compacto. El motor Vittorazi MONSTRUO ha demostrado tener una excelente relación peso-a-KOMPRESS emparejado con bajo nivel de ruido y eficiente

combustible

consumo.

- **Fácil montaje y desmontaje**
- **Motor de arranque manual y eléctrico**
- **embrague centrífugo**
- **Pipe sintonizado**
- **extremadamente silencioso**
- **El reinicio en vuelo**
- **Muy buena economía de combustible y duración.**

Diagrama de Componentes



Vista posterior de la unidad

- 1 - jaula externa 2 - acelerador empuñadura multifunción 3 - filtro de aire Silenciado 4 - silenciador / tubo de sintonía 5 - Depósito de combustible



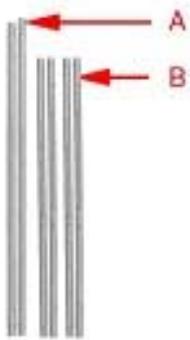
Fig. Vista lateral - 2:

- 1 - cuerda de arranque manual 2 - 3 bar Distancia - Arnés bomba 4 - Combustible

2.0 Desembalaje y montaje "KOMPRESS"

Conjunto de marco

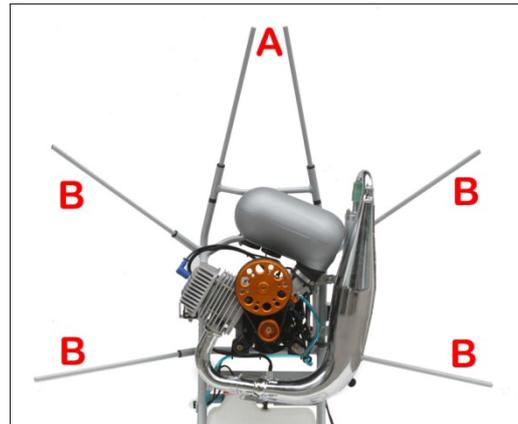
Paso 1: Montaje de marcos exteriores



soportes



sección de polea



soportes de tubos de montaje

soportes del tubo están en pares en dos longitudes diferentes. Prepara la "A" la "Tubo apoya en el soporte de la polea de arranque antes de conectarlos a sus asientos.

NOTA: Es posible que desee añadir que el montaje de la jaula en este orden es la forma más fácil.

Paso 2: Montaje de bastidores superiores

Inserte los dos soportes superiores "A" en sus asientos.



Montar la jaula en los soportes superiores



conexión del lado superior

Paso 3: Montaje lado lateral de la estructura externa derecha

Inserte las dos clavijas del lado superior en sus asientos. Montar el lateral de la estructura externa de la mano izquierda.

Inserte las dos clavijas del lado inferior del marco en sus asientos. Montar el otro marco exterior del lado inferior de repetir la misma operación.

Paso 4: Montaje de bastidor inferior externa

Inserte los dos pasadores inferiores del marco en sus asientos. Montar el otro marco exterior inferior de repetir la misma operación.

Paso 5: Coloque las tiras de velcro.

Una vez que el marco está conectado correctamente, lo mejor es colocar inmediatamente las tiras de velcro.



Fije la parte superior



Una los lados



Coloque los inferiores

¡NOTA! Cuando haya terminado, compruebe todos los archivos adjuntos tiras de velcro.

Paso 6: Red de estiramiento.

operación final es la red de estiramiento y de bloqueo. Pase la cuerda que se extiende termina como se muestra en la figura 11, el hilo de la punta del anzuelo en el extremo noose-, estirar la cuerda y el gancho de vuelta al bucle "volar".



Esto completa el montaje de la jaula externa.

montaje del arnés

Montaje activo Cuelgue Point:

El arnés se monta en el bastidor central con tres puntos de anclaje. Ellos son: los pernos de mariposa superiores, las barras de distancia y las correas de asistencia en tierra.

arnés de fijación superior



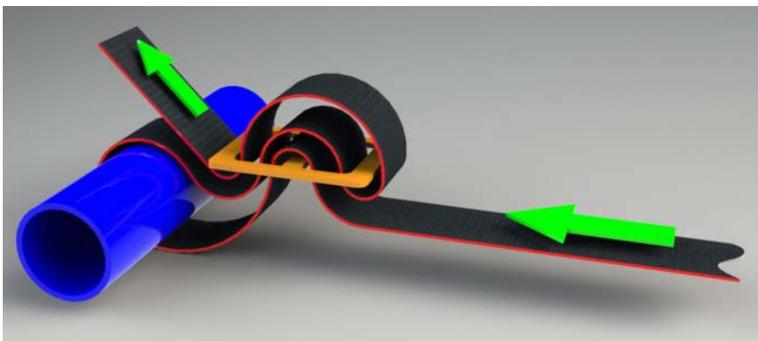
Paso 1:

Primero enganchar el arnés a la unidad central mediante la fijación de los dos tornillos de mariposa y la placa apropiado.



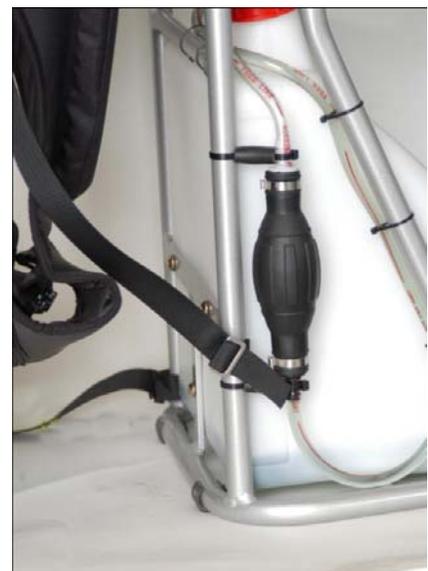
Paso 2:

inserte las dos barras de distancia en sus asientos de bastidor y cerrar los velcros de seguridad.



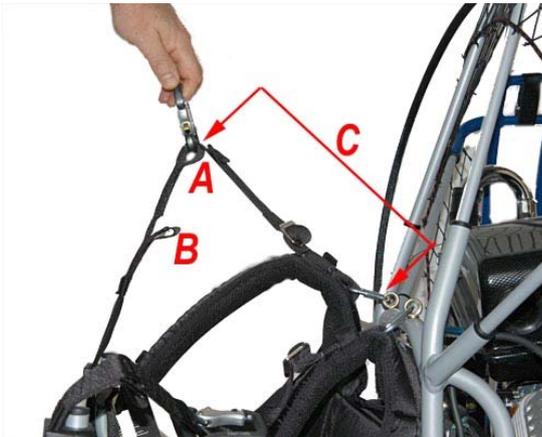
Paso 3: A continuación, conecte las dos correas del arnés de fondo como se muestra en Fije estos cinturones de seguridad como se muestra en detalle cerca.

Bajar el accesorio arnés



Deje estas correas en su entorno más flojo por ahora, vamos a ajustar más tarde.

También puede regular el arnés del asiento manteniendo la cremallera del asiento cerrado en ambos sentidos o dejarlo abierto.



arnés de fijación superior

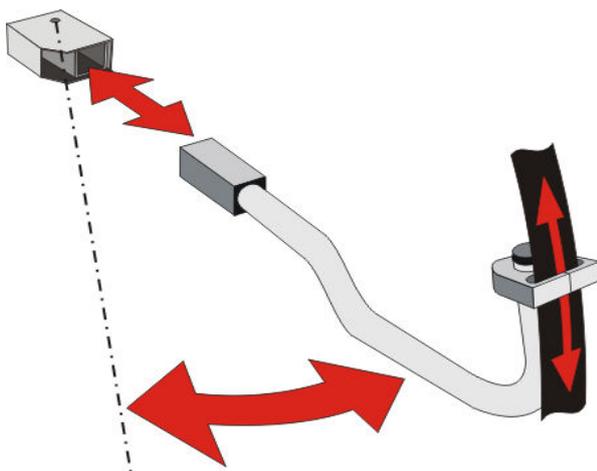


Asiento de puesta a punto

El arnés tiene 2 posiciones conectar, utilizar el "A" "Posición de uso y paramotor" **segundo** "Triciclo para la operación. Los "C" "Distancia puede ser regulada desde 28 hasta 32 cm.

Mención en PUNTOS HANG ACTIVOS:

Estas barras de distancia son muy fáciles de montar y desmontar, ya que se deslizan fácilmente en el marco central. El final de las barras distancia están hechos de un perfil cuadrado de aluminio que no permite que roten. Debido a la compresión del arnés, las barras de distancia no puede deslizarse fuera de sus accesorios durante el vuelo.



Antipar SISTEM

Las barras de distancia están diseñados para permitir el deslizamiento de las correas del arnés delantera para que el piloto encuentre el ángulo apropiado con el paracaidista. Con este sistema se evita la fuerza del par de torsión de la hélice en las bandas.

sistema de barra de distancia.

El movimiento lateral de BARRAS DE DISTANCIA.

Las barras distancia permiten un movimiento lateral que es útil para el piloto para entrar fácilmente en el arnés.

Montaje bajo Cuelgue punto activo:



Fijar la red a la estructura con la placa correspondiente y asegurar los dos pernos con sus conexiones y tornillo de mariposa.



Coloque los topos de acuerdo con dos configuraciones posibles:

Configuración 1: 1A = Los conductores mayores de 95 kg,

1B = Los conductores de hasta 95 kg.

Configuración 2: Dirección 2A (forward) jinetes pesados

Dirección 2B (al revés) la luz piloto.



El ángulo correcto debe ser de unos 20 ° con la línea de tierra.



Los puntos de caída de las barras de distancia se realizan fuera del centro para el sistema anti-par y están montados de forma asimétrica como se muestra en la imagen!

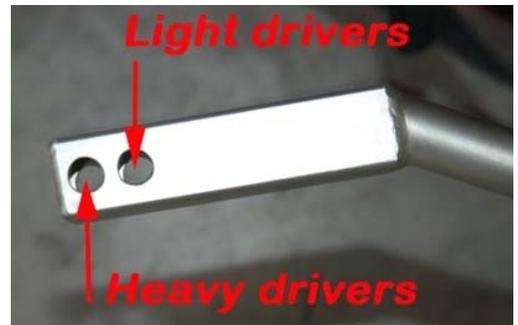
Montaje fijo Cuelgue Point:



También en este caso los puntos de caída de las barras de distancia se hacen fuera del centro para el sistema antipar y se montan en el modo asimétrico



Configuración para montar la barra de distancia de acuerdo con el controlador peso



montaje prop

NOTA : He aquí algunos de los términos que usaremos en esta sección.

El "frente" es la dirección que el piloto se enfrenta durante el vuelo, el "trasero" es la dirección opuesta. El "frente" de la hélice puede ser identificado por el lado grueso de las palas prop (vanguardia). El lado "posterior" de la hélice puede ser identificado por el lado fino de las cuchillas prop (borde final) como la sección superior de la hoja se muestra a continuación.

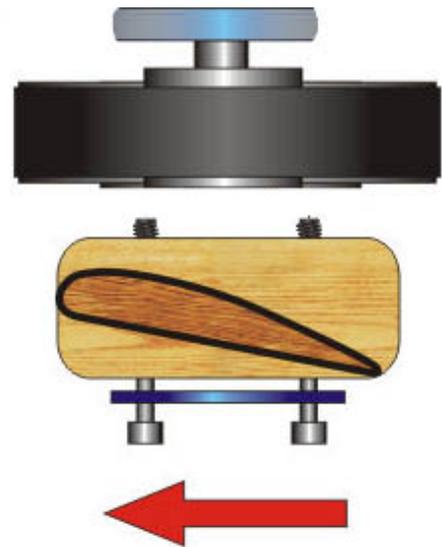
Montaje de la hélice es rápido y fácil.

Coloque la brida prop trasera en el lado posterior de la hélice. Inserte los pernos de seis (6) prop través de la brida puntal trasero y prop.

Coloque la brida grueso delantero entre la hélice y la reducción realizada atención a encajar el agujero pequeño centrado en la hélice.

Tornillo de los pernos a la unidad de reducción y apretarlos uniformemente.

El par de apriete correcto a utilizar es de 50 pulgadas lbs. MAX. Una más práctico "método de campo" de torque es para apretar los tornillos cómodamente y de manera uniforme, pero no lo suficiente para empezar a aplastar la madera de la hélice.



Montaje de la hélice, la flecha roja indica la dirección de rotación de la hélice

Montaje control

Es crucial para inspeccionar completamente el conjunto de la "KOMPRESS" para encontrar y corregir todas las áreas de problemas potenciales antes de proceder.

La inspección debe contener, como mínimo, los siguientes elementos:

- Revisar cada paso de montaje por encima de
- Examinar todas las tuercas, pernos y cierres para la seguridad
- Verificar el mazo de montaje correcto, de que todas las correas estén seguros, que no hay giros en cualquiera de las tiras
- Examine la jaula puntal para el montaje correcto, que es fuerte, la red es estrecho y en el lado correcto
- Compruebe que nada puede entrar en la hélice. El puntal debe limpiar la jaula por la misma distancia en absoluto puntos.
- Compruebe el sistema de suministro de combustible y el tanque de combustible.
- Compruebe el correcto montaje del puntal, y correcta par de pernos prop.

3.0 REPARACIÓN PARA SU PRIMER VUELO

Combustible y aceite

Fly Products recomienda el uso súper gasolina y aceite sintético al 2,5%. Mezcla de gas fresco y aceite antes de cada sesión de vuelo.

Almacenar su mezcla combustible / aceite en un recipiente aprobado y sellado. Disponer de mezcla combustible / aceite que tenga más de 2 semanas.

Utilizar exclusivamente combustible nuevo y el aceite, y utilizar recipientes limpios, embudos, mangueras, etc.

Para llenar el depósito de combustible, retire el depósito de combustible, desenroscando el tapón del depósito de combustible. Tenga cuidado de no conseguir la suciedad, el polvo, etc. en la alimentación carburante.

Se recomienda que el combustible se vierte en el tanque usando un tipo de esfuerzo de embudo. Llenar el depósito con la cantidad deseada de combustible .. Apriete el tapón del combustible.

PRECAUCIÓN: Limpie cualquier derrame de combustible inmediatamente, ya que la mezcla combustible / aceite es altamente inflamable, y un incendio en vuelo sería catastrófico.

Además, el aceite dejará un residuo, que atraiga y retenga el polvo y la suciedad.

¡ADVERTENCIA! Use el sentido común al llenar el depósito. No suministre combustible a un motor caliente o en funcionamiento, no fume ni permita mirones fumar mientras llena el tanque. No cargue combustible cerca de una llama abierta

Antes de arrancar el motor

Antes de arrancar el motor en el suelo, asegúrese de que la unidad se encuentra en una zona libre de tierra, piedras, polvo, etc., que podrían ser aspirado hacia arriba y tira todo por la hélice.

Compruebe el montaje de la unidad, y sobre todo comprobar cualquiera y todas las tuercas, pernos y tornillos, que podría estar suelto. También puedes ver todas las partes de la jaula prop están flojos. El prop produce una cantidad significativa de KOMPRESS, y puede aspirar a cosas desde una distancia sorprendente.

¡ADVERTENCIA! Asegúrese de que no hay espectadores o espectadores están muy cerca al arrancar el motor. El lugar más peligroso para estar de pie está en el plano de la hélice. Aquí es donde serán arrojados polvo, la suciedad, rocas, tuercas, pernos, etc., si son recogidos por la hélice.

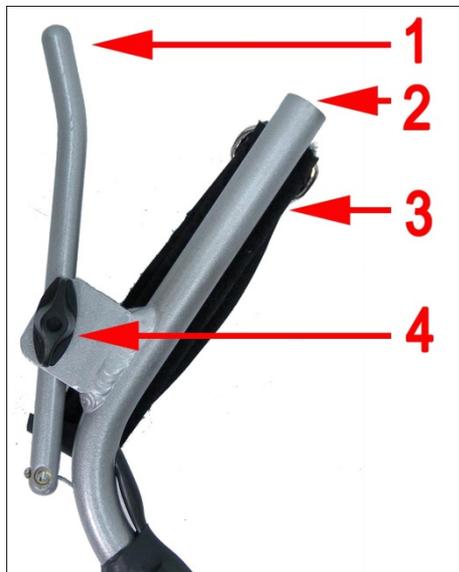
A plena RPM, la punta del apoyo se mueven en exceso de 370 mph, y empujando el aire hacia atrás a más de 70 mph.

Esta cantidad de fuerza que puede recoger nada suelto en el área y tirarlo por ahí como una bala. No sólo puede ocasionarle severas o los espectadores dañar, incluso pequeños artículos como la suciedad pueden infligir un daño significativo a la hélice

Cómo iniciar y parar el motor

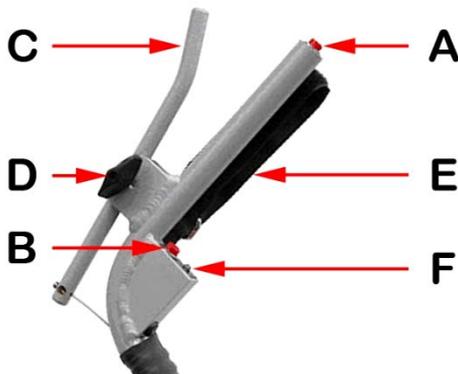
Parada del motor

Antes de seguir adelante, es mejor aprender la función de la empuñadura:



empuñadura de arranque manual

- 1 - La palanca del acelerador
- 2 - Botón del motor "STOP"
- 3 - Velcro para la mano segura
- 4 - Configuración de Control de crucero



Impugnatura avviamento elettrico

- la - Botón Detener
- segundo - "Botón de inicio"
- C - La palanca del acelerador
- D - Configuración de Control de crucero
- mi - Correa de velcro
- F - Luz LED para la indicación de nivel bajo de combustible

Puesto que es importante saber cómo detener el motor una vez empezada, vamos a cubrir "parada del motor" en primer lugar. Para detener el motor, simplemente presione el botón "STOP" (A - Fig. 21) y mantenerlo hasta que el motor se haya detenido por completo.

PRECAUCIÓN : Es importante tener en cuenta algunas otras técnicas de parada del motor, si el interruptor de parada no funciona correctamente.

El interruptor de parada puede no funcionar correctamente debido a

- 1) interruptor defectuoso,
- 2) alambres rotos,
- 3) malas conexiones a cualquier parte del circuito interruptor de parada. Por esta razón, los siguientes procedimientos de parada de emergencia están disponibles: Para detener el motor si el interruptor de parada no funciona correctamente, puede
 - **Desconecte la tapa eléctrica de la bujía**
(Hay un gran riesgo de tomar un electrochoque, no es peligroso, pero desagradable ...)
 - Exprimir el tubo de combustible
(Requiere una compresión agresiva, y toma alrededor de dos minutos para detener el motor).

Diferentes formas de iniciar el motor

Ahora que hemos cubierto parar el motor, vamos a empezar el motor!

Hay tres posiciones diferentes que pueden utilizarse para arrancar el motor. Estas posiciones son:

- **De pie delante de la unidad, manteniendo la unidad en el suelo.**
- **Atado a la unidad, de pie en el suelo**
- **En vuelo.**

Vamos a cubrir cada una de estas opciones de partida en turno.

- De pie delante de la unidad, manteniendo la unidad en el suelo

¡ADVERTENCIA! El método de la realización del mango del acelerador es importante en esta posición.

Sostener el mango del acelerador de tal manera que se puede llegar fácilmente el botón de parada, pero no de manera que se puede exprimir de forma inadvertida el acelerador (no correa de mano al acelerador en este punto). Un accidente común puede ocurrir cuando se mantiene el acelerador en la misma mano que sostiene la unidad de motor, y si se aprieta el acelerador un poco, el KOMPRESS de la máquina va a empujar el acelerador en la mano, provocando que se aprieta el acelerador, incluso Más. Asegúrese de que usted **NO PODER** inadvertidamente apriete el mango del acelerador al arrancar en esta posición.

- Párese frente a la unidad, y coloque su mano izquierda sobre la parte superior del tubo del bastidor central. Mantenga el acelerador con la mano derecha, tomando nota de la advertencia arriba.
- Tirar de la cuerda START hasta que arranque el motor.

- Atado a la unidad, de pie en el suelo

Una vez que esté listo, atado y de pie en el suelo, tirar con las dos manos la empuñadura de arranque hasta que el arranque del motor.

- En vuelo:

Una característica muy valiosa de la serie "KOMPRESS" es su capacidad de ser iniciado durante el vuelo. Esta característica permite que el piloto de la libertad de desvío del motor y se deslizan en silencio, para disfrutar de la emoción de térmica en alza, y luego, cuando se baja, vuelva a arrancar el motor tirando de la cuerda START y volver a ascender a hacerlo de nuevo.

Arranque del motor

Ahora que hemos cubierto parar el motor, vamos a empezar el motor! Compruebe que la manguera de combustible está lleno. Si no es así, utilizar la bomba de combustible designado para llenarlo. Tenga cuidado de no inyectar más de lo necesario para evitar la inundación del motor.

Para arrancar el motor en frío es necesario inyectar combustible en el cilindro, para ello, presione la bomba de una sola vez mientras mantiene el acelerador totalmente abierto hasta que escuche el chorro de combustible del carburador en el cilindro.



gallo de ventilación del depósito

Abrir la parrilla gallo tanque de combustible en la posición "abierto" Asegúrese de que el tubo se llena con mezcla de poder y no hay burbujas de aire si no, apriete la bomba de combustible con cuidado hasta que el tubo está lleno. No use más de lo necesario para evitar las inundaciones y / o el derrame de combustible.

Para arrancar un motor en frío es necesario inyectar un poco de combustible en el cilindro.

Resorte del diafragma en el carburador.

Para hacer esto, pulse el botón de resorte para que el cebador de combustible antes de arrancar el motor. Permitir una cierta cantidad de combustible en el carburador, pero no lo suficiente como para permitir que se apague del filtro de aire, si esto sucede, esto significa que el motor podría ser inundada y dudará en iniciar. Lo que permite una cierta cantidad de mezcla que entra en el carburador, pero no tanto como para saltarse el filtro de aire.

Si esto ocurre, significa que el motor está inundado y puede resultar difícil para empezar

La mejor arranque en frío, se consigue con un poco de acelerador. Cuando el motor está en marcha, espere aproximadamente un minuto para calentar y permitir que la bomba para llenar completamente el carburador. Cuando el motor está frío siempre acelerar suavemente, a continuación, cuando el motor está caliente el circuito de la gasolina se mantendrá bajo presión y ya no es necesario para operar la válvula del carburador

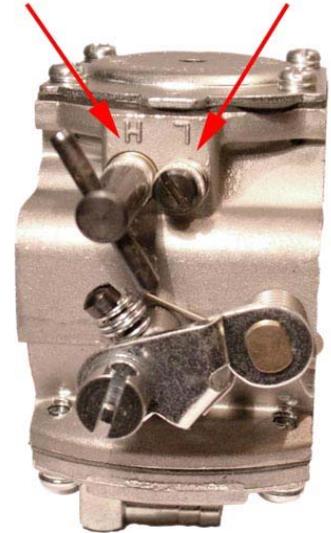
Ajuste del carburador

de regulación del carburador estándar

El carburador tiene dos tornillos de ajuste, un tornillo marcado **L**

ajustar la velocidad de ralentí y baja rpm y un tornillo marcado **H** para altas revoluciones. Con el fin de hacer el ajuste, apriete las agujas del reloj y luego desenrosque: Tornillo **L**

de $\frac{3}{4}$ (tres cuartos) a su vez a una vuelta completa, tornillo **H** de $1\frac{1}{4}$ (uno y un cuarto) a $1\frac{1}{2}$ (uno y medio) gire Este ajuste se hace por el filtro de aire Caja de Aire (modelo Kart), le recomendamos este tipo de filtro de aire. Además, se recomienda unir un pequeño seguridad cable al filtro de aire, para evitar que resbale y golpear contra la hélice. Estos ajustes se pueden cambiar en función de las condiciones climáticas y las altitudes de vuelo.



La mezcla ideal se alcanza cuando el aislante de la bujía de encendido es de color marrón claro (el color de café con leche); si el color es negro, la mezcla es demasiado rica, por lo tanto, hacer girar el tornillo **H** las agujas del reloj $\frac{1}{8}$ de vuelta por el tiempo. Si la bujía es de color gris / blanco, la mezcla es pobre, por lo tanto, hacer girar el tornillo **H**

y **L** Siempre en sentido antihorario $\frac{1}{8}$ vuelta por el tiempo. Recuerde que si la mezcla es demasiado pobre, el pistón puede aprovechar.

Se puede ver mejor el color de la bujía haciendo funcionar el motor durante 20 segundos a la máxima aceleración y desconectándolo de repente sin dejar que reduzca la velocidad.

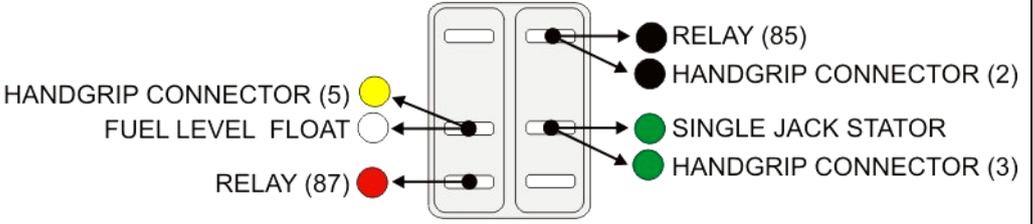
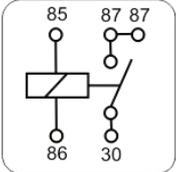
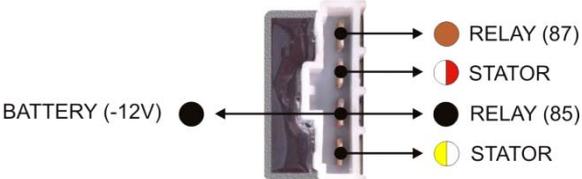
Una vez que haya encontrado la mezcla perfecta no lo cambie a menos que cambie en el que volar o las condiciones que vuela en, ya que los tornillos de registro pueden ser dañados por ajustes continuos.

Tenga en cuenta que esta configuración es extremadamente sensible y la suma total de todos los ajustes que realice en el tornillo no debe exceder de $\frac{1}{4}$ de vuelta. Incrementos de $\frac{1}{10}$ de una vez, ya son suficientes para cambiar el rendimiento del motor.

En particular, tenga cuidado de no ejecutar la impresora en el "demasiado pobre" de un combustible de mezcla de aire, ya que esto puede dar lugar a un posible sobrecalentamiento y daños en el motor debido a la falta de lubricación del cilindro. Prestar mucha atención a la configuración de carburador en el máximo ya que si esta mezcla es demasiado pobre, que puede dar lugar a daños en el motor. No se hace daño si el ajuste es demasiado rico. Por lo tanto, en caso de duda, es mejor tener la carburación, al máximo de revoluciones, un poco más en el lado rico. Una verificación de la carburación se puede hacer después de que el motor haya funcionado 20-30 minutos de chequeos del color del electrodo de la bujía. Si el electrodo es de color marrón la carburación es correcta. Si es de color gris, su pobre y si es negro es su rica.

Atención: Si la carburación debe pasar a ser difícil de ajustar al escuchar el motor arranque, esto significa que el tubo de combustible está absorbiendo aire de la bomba (en este caso, es mejor cambiarlo) o bien de las conexiones entre el tanque y el carburador. Las burbujas de aire son fáciles de ver, mientras que el motor está en marcha se ve pasar a través del tubo.

Eléctrica tabla de conexiones:

<p>1 - 12V. batería</p>	
<p>2 - Arrancador eléctrico</p>	
<p>3 - Interruptor principal</p> 	
<p>4 - Relé</p> 	  <p>87= ● SWITCH / ● BATTERY CHARGER 87= ● +12V BATTERY 85= ● BATTERY CHARGER / SWITCH 86= ● HANDGRIP CONNECTOR (4) 30= ● ELECTRIC STARTER</p>
<p>5 - Cargador de batería</p> 	
<p>6 - El enchufe del Mango</p> 	
<p>7 - flotador de nivel bajo de combustible</p>	
<p>8 - estator</p>	
<p>9 - bobina de encendido</p> 	

rodaje del motor

El motor funcione en completó después de 8 - 10 hora de uso normal. Utilice los consejos de prudencia seguimiento.

- Para regular la carburación rica del Alto tornillo más de PLUS1 / 4 de vuelta (tornillo H).
- SÓLO para las vacaciones en el uso de combustible con aceite hasta que a las 3 - aceite sintético 3,5% para el retorno después del rodaje de 2% en el uso normal
- No se quedan totalmente acelerada si no el tiempo que sea estrictamente necesario.
- Comprobación cada veces (cada 15 - 20 minutos) cuando el motor no está caliente, el punto de referencia de todos los tornillos.
- Evita todo el recorrido de motor sin hélice.

Evitar el uso de la mezcla ya preparada por el distribuidor. Por otra parte, una mezcla preparada de un largo tiempo antes de que la pérdida de rendimiento de lata y dañar el motor. Si es posible, preparar su mezcla y utilizar esto en un máximo de dos semanas.

Evitar los combustibles especiales que aumentan el número de octano.

En este punto se puede volar su "KOMPRESS" y aún así tener más cuidado para evitar las largas distancias a plena aceleración y varían a menudo, en la medida de lo posible, las revoluciones del motor.

Hang-prueba en un simulador

Es imprescindible que realice un ala de prueba en un simulador antes del vuelo inicial de la "KOMPRESS", y cada vez que realice un ajuste del arnés a partir de entonces. Un simulador puede constar de dos cuerdas atadas a una rama de un árbol (y fuerte) horizontal, dos cuerdas atadas a las vigas en su garaje o el sótano, etc.

Una vez que haya hecho sus ajustes iniciales, la correa en el "KOMPRESS" y clip de los mosquetones en el simulador. Con cuidado, levante sus pies y deslice en el arnés. Continuar para ajustar el arnés hasta que se cumplan los siguientes criterios:

- Las correas de asistencia en tierra deben ser suelta y cómoda
- La correa para el pecho de asistencia en tierra debe estar suelto (todavía abrochado, pero suelto)
- Ninguna parte del arnés debe obstaculizar la libre circulación de los brazos y el cable del acelerador. Asegúrese de que puede llegar a los brazos hacia arriba muy alto sin tensión o interferencia del arnés
- El ángulo de la paramotor en vuelo (o en el simulador) debe ser de aproximadamente 5, y no más de 10, grados debajo de la horizontal

4.0 SU VUELO "KOMPRESS"

Inspección previa al vuelo

Antes de su primer vuelo, y antes de cada vuelo, es absolutamente esencial para realizar una inspección previa al vuelo en su avión.

¡ADVERTENCIA! Si no se realiza una verificación previa suficiente ha sido un factor que contribuye a los accidentes en todo tipo de aviones. daños al equipo, lesiones, incluso la muerte puede ocurrir debido a problemas con el equipo no se detecta en una inspección de comprobación.

Como dice el refrán, "las comprobaciones como si su vida dependiera de ello, porque lo hace!" Los artículos de

primera necesidad a comprobar son:

- **PARAPENTE** - Dosel de verificación e integridad líneas, las condiciones de cinturones.
- **MOTOR** - Comprobar que todo está bien, el nivel de integridad de silentblock y la mezcla de gasolina.
- **HÉLICE** - cuchillas de integridad, los pernos de sujeción.
- **SISTEMA DE RECUPERACIÓN** (si existe) - listo y seguridad capturas fuera.
- **Conjunto de jaula** - todas las tiras de velcro y todos los bloqueos.

Ejemplos Lista de comprobación previa al vuelo

¡NOTA! Ejemplo de listas de comprobación previa al vuelo se puede encontrar al final de este manual.

Es muy recomendable que utilice uno de los ejemplos, o crear su propia, imprimirlo, laminar, y utilizarlo siempre que vuele.

También tenga en cuenta que estas listas de control son sólo ejemplos, FLY productos no es responsable de su uso o para su integridad. Las siguientes listas se proporcionan solamente como ejemplos.

Condiciones del sitio

- **Clima actual**
- De largo alcance (próximas horas) Pronóstico
- Despegue / aterrizaje de dirección
- Obstrucciones (especialmente líneas eléctricas)

Ala

- Lay ala hacia wind19
- Las líneas rectas y claras
- Riser condición / Línea
- Quick-vínculos estrechos (apriete a mano solamente)
- longitud correcta de los frenos

Paramotor y / o arnés

- Cinchas y correas para el estrés
- Prop Guardia para la alineación / estrés / desgaste
- Todos los sujetadores apretados
- Radio seguro y operativo

- nivel de combustible abierta y suficiente ventilación de aire del tanque

En Correa, hasta el gancho

- hebillas seguro
- cinta del pecho apretada
- Arnés ajustado correctamente
- apego paracaídas de reserva
- Reserva pasador de despliegue del paracaídas
- manija paracaídas de reserva a la vista - Implementación en 3 segundos, ensayar procedimiento.
- Canalizaciones verticales conectados correctamente
- mosquetones bloqueados
- Nada suelta para entrar prop
- Radio para el volumen, claridad
- Casco en, apretado, sujeta
- Cirugía estética en la campana en la sudadera con capucha

Vuelos en condiciones especiales

A pesar de que es necesario conocer esta información aprendida en su licencia de vuelo, queremos que recuerde cierta información de vuelo importante:

LLUVIA:

En principio no hay vuelos realizados en condiciones de lluvia deben llegar a ser necesario. De todos modos, cada piloto puede conseguir en condiciones meteorológicas imprevisibles peores. Y por lo que si la lluvia sólo es muy ligero, el vuelo puede continuar durante un cierto tiempo, pero el dosel húmedo obtendrá más pesado. Por lo tanto la velocidad de vuelo se incrementará, causando una pérdida de velocidad más alto.

Con un ala de la mosca mojada con cuidado, evitar maniobras bruscas y no sea excesivamente lento en su aterrizaje. Si la lluvia se hace más fuerte tierra ! **No hay vuelos de fuerte lluvia!**

VIENTO:

Si las condiciones del viento bajo una fuerte tierra inmediatamente y una vez que aterrice su vez rápidamente para controlar el ala con los ascensores "B" para evitar ser arrastrado lejos.

VUELOS en condiciones de nieve:

No se les permite en absoluto. En caso de que comience a tierra nieve durante el vuelo pronto como sea posible!

Las temperaturas extremas:

Recuerde que los parámetros de vuelo cambian en diferentes niveles de temperatura.

A altas temperaturas la potencia requerida y la velocidad aumenta de vuelo requeridos, de manera que la distancia de despegue se hace más largo que en invierno. Esto es similar a los vuelos en altitudes elevadas.

5.0 ACCESORIOS OPCIONALES

Kit de herramientas

Es muy recomendable que un conjunto de herramientas agrupar y transportar en una de las bolsas del arnés. Las siguientes herramientas, como mínimo, se sugieren para el juego de herramientas:

- Llave de bujías (13/16 ")
- Llaves Allen métrica
- Vice Grips
- Llaves de combinación (10 mm, 13 mm)
- Destornilladores (tanto Phillips y recto)

reserva del paracaídas

Un paracaídas de reserva se puede montar a la "KOMPRESS", y es un elemento de seguridad muy recomendable. Muchos diferentes lugares y métodos de montaje son posibles y aceptables, y el que usted elija depende de muchos factores, como la mano que desea implementar, qué tipo de reserva que tiene, donde prefiere instalarlo (frontal, lateral izquierda o derecha), etc. por esta razón, PRODUCTOS mosca puede no hacer una declaración generalizada de lo que la mejor configuración de montaje es para usted.

Es altamente

le recomendamos que pida ayuda de su instructor de PPG en el montaje de su paracaídas de reserva.

También es muy recomendable que recibe la formación (una clínica paracaídas de reserva) que cubren temas temas de implementación de reserva tales como reserva de re-empaque y el cuidado de paracaídas, la realización de una PLF (Landing Caída del paracaídas), y el momento de tomar la decisión de implementar la reserva.

¡ADVERTENCIA! Un paracaídas de reserva es un sistema de copia de seguridad para salvar vidas, para ser utilizado sólo en situaciones de emergencia que amenazan la vida. Un paracaídas de reserva nunca debe ser desplegada "por diversión" o para "ver lo que se siente". A la apertura del paracaídas de reserva es un evento extremadamente peligroso. Uno se entrega el control de su avión, usted no tiene ninguna opción en cuanto a su lugar de aterrizaje y podría aterrizar en las rocas, carreteras, líneas eléctricas, etc. Incluso con un paracaídas desplegado correctamente, la velocidad de impacto con el suelo es significativa. Además, los paracaídas de reserva no están garantizados para implementar correctamente.

Recuerde que la expresión: "Un paracaídas de reserva no es su segunda oportunidad, es su última oportunidad." Realizar un paracaídas de reserva, y desplegarlo sólo si es absolutamente necesario.

Barra de velocidad

Una barra de velocidad puede ser montado en el "KOMPRESS" aprovechar. poleas opcionales se pueden añadir al arnés para facilitar la aplicación y el enrutamiento de la barra de velocidad. Estas poleas se pueden obtener de su "KOMPRESS" comerciante.

6.0 *¿Cómo preparar su "KOMPRESS" PARA VIAJAR*

Desmontaje para viajes locales

Para viajes locales en un coche, sólo es necesario el desmontaje parcial. Este desmontaje incluye retirar la jaula y prop prop.

Desmontaje y embalaje para los viajes de larga distancia

Desmontaje y embalaje de larga distancia o los viajes en avión requiere el desmontaje completo de la "KOMPRESS", y luego empacar en una caja bien acolchado y protegido por los viajes.

drenaje del tanque de combustible

Para los viajes en avión, asegúrese de drenar completamente el depósito y limpie el interior seco mediante la inserción de una toalla de papel y secado a fondo del tanque.

¡NOTA! Asegúrese de verificar y cumplir con las regulaciones de la FAA, así como las regulaciones de la línea aérea específica que va a viajar antes de tomar la máquina a bordo de un avión de pasajeros.

Drenar todo el combustible

Con el tanque de combustible completamente agotada, arranque el motor y déjelo al ralentí hasta que deja de funcionar. En este punto, todo el combustible se habrán retirado de las líneas del carburador y de combustible.

Extracción del arnés

Desbloquear los dos mejores mosquetones triangulares del arnés. Quitar la barra de distancia de sus asientos.

Retire el manejo de correas enhebrando las correas inferiores a través de las hebillas del suelo. Con esto se completa la eliminación del arnés.

El desmontaje de la jaula

Retire la jaula en el orden inverso a como se ha descrito antes.

7.0 MANTENIMIENTO

Se requiere un mantenimiento periódico con el fin de mantener su "KOMPRESS" en óptimas condiciones de funcionamiento. La siguiente tabla proporciona el programa de mantenimiento sugerido.

Después de 5 minutos de operación	Pare el motor y espere a que se enfríe. Comprobar todos los tornillos están apretados.
Después de 30 minutos de operación	Repetir el control de tuerca y tornillo. Verificar la carburación por el color de la bujía.
Después de 5 horas de operación	Repetir todo la anterior verificación de cada 5 horas.
Después de 25 horas de operación	Cambie la bujía con uno de la misma especificación.
Después de 50 horas de operación	Sólo para el arranque de fácil extracción versión: verificar la correcta funcionamiento de las partes mecánicas de la partida.
Después de 100 horas de operación	Reemplazar: sellos de aceite del bloque del motor, aros de pistón, de fibra de vidrio se insertan en el silenciador, juntas tóricas de escape, reducción de la correa, cojinetes reducción de la polea, piñón de rodamiento, la bujía. Compruebe: el correcto funcionamiento de los silent-blocks, interna pasajes de carburador.
Después de 200 horas de operación	Repetir la sustitución de todas las piezas después de las 100 horas mantenimiento.

Recuerda...

... Que USTED es el responsable último de su motor y es el cuidado adecuado, *Fly Products* y *está distribuidores no asumen ninguna responsabilidad por cualquier problema de motor para el uso impropio!*

Antes de salir de la fábrica cada motor ha sido probado durante un máximo de 30 minutos para asegurar que está en estado de funcionamiento adecuado y todas las unidades de productos FLY están garantizados hasta doce meses después de la compra. El mantenimiento o reparaciones extraordinarias harán únicamente por personal autorizado.

PRODUCTOS DE FLY reemplazarán a las piezas del motor defectuosos durante el período de seis meses después de la compra. Tenga en cuenta que las piezas eléctricas que están dañadas por el uso indebido o modificado de cualquier forma que pueda causar un mal funcionamiento del motor no están garantizados.

Limpieza

Limpia tu "KOMPRESS" con agua limpia y un jabón suave. El polvo y la suciedad pueden ser cepillada o eliminadas con agua y jabón suave. La grasa y el aceite se pueden eliminar con un buen desengrasante a base de agua, tales como "Simple Green".

Cuidado prop

Prop evitar daños

Es muy fácil dañar la hélice por aspirar la suciedad o las rocas cuando se ejecuta el motor en el suelo. Para evitar esto, coloque la unidad sobre una hoja de contrachapado o algo similar, o utilizar una agradable zona limpia como un patio muy bien cortado. Una alternativa es la correa del motor y arranque en la posición de pie.

Equilibrio prop

Equilibrio de la hélice es muy crítico. Las cuchillas prop están sometidos a aceleraciones de hasta 2.000 G de! Por lo tanto, una diferencia de peso de sólo 1 gramo puede causar fuerzas tan alta como 2 kg. Esta fuerza hará que una vibración a la velocidad de la RPM de la hélice, y puede causar suficiente vibración para romper las soldaduras o tubos del bastidor. Por lo tanto, el equilibrio prop correcta es de la mayor importancia.

Mantener la Prop Limpio

Limpie toda la suciedad y el aceite de la hélice cuando termine volando. Aceite, si se deja sobre el soporte durante largos periodos de tiempo, puede filtrarse en la madera y causar un desequilibrio.

Almacenar la Prop horizontalmente

Al almacenar el paramotor, girar la hélice a una posición horizontal. Esto es porque si la hélice se almacena verticalmente, la humedad y los aceites en y sobre el puntal pueden migrar hacia abajo y causar desequilibrio prop. Este fenómeno sólo puede ocurrir a los soportes de madera.

Bujía

La bujía recomendada para el "KOMPRESS" motor es la BR9ES NGK NGK o BR10ES. Bujía brecha es de 0,025 "(0,635 mm). Recomendaciones de limpieza y el intervalo espaciadora es de 25 horas. intervalo de cambio recomendado es de 50 horas.

Refacción

Las reparaciones menores se pueden realizar en el puntal, jaula, protección de la cabina, y el arnés. Las grandes reparaciones deben ser realizadas por un técnico cualificado, o de los productos FLY.

PRECAUCIÓN : Las reparaciones en el arnés o parte alguna de llevar el estrés de la "KOMPRESS" sólo debe ser realizada por un instalador de paracaídas certificado.

Almacenamiento a largo plazo

Almacenamiento a largo plazo se define como cualquier cosa más de 3 meses. El procedimiento de almacenamiento a largo plazo es el siguiente:

- Depósito de combustible se drene completamente.
- Iniciar y haga funcionar el motor al ralentí hasta que se detenga por falta de combustible. Esto es para eliminar todo el combustible del carburador y líneas.
- Retire la bujía. Inyectar 4 cucharaditas de aceite de 2 tiempos en el agujero de la bujía. Tire suavemente de la cuerda de arranque varias veces para distribuir el aceite, vuelva a instalar el tapón.
- Limpiar el puntal de cualquier suciedad y / o aceite.

- Limpiar la jaula, arnés, etc, para que esté libre de suciedad y / o aceite.
- Cubra la máquina con una sábana o tela ligera.
- Almacenar en un lugar limpio y seco.

parapente

Limpieza

Limpia la vela solo con una esponja suave y agua limpia.

sustancias químicas fuertes, limpiadores de alta presión o vapores van a destruir la capa superficial.

Limpia la vela sólo si es absolutamente necesario.

Refacción

Las reparaciones deben ser llevadas a cabo por la fábrica o un especialista recomendado por el fabricante. Usted puede reparar pequeños desgarros en el ala por sí mismo utilizando el material recomendado por el fabricante, siempre y cuando se encuentren en áreas que no llevan cargas pesadas y que no son más grandes que 3 cm.

¡ADVERTENCIA! Siempre reemplazar las líneas que están dañadas únicamente con piezas originales o piezas que hayan sido autorizados por el fabricante.

inspecciones de parapente

General

Si no se respetan los períodos de inspección se anulará la garantía y certificación. Un libro de registro debidamente completada le ayudará a cumplir con los plazos.

períodos de inspección

El swing "Powerplay STING 140" planeador debe ser inspeccionado de la siguiente manera:

- Planeadores usados por las escuelas y los planeadores usados comercialmente deben ser inspeccionados (como para la comprobación de 2 años) y cada 12 meses a partir de la fecha de compra.
- Planeadores para uso personal (no se utiliza en el comercio) deben ser inspeccionados por lo menos cada 2 años a partir de la fecha de compra.
- El parapente debe ser inspeccionado después de 150 horas de uso (incluyendo la asistencia en tierra), si esto ocurre antes de los períodos de 1 año o 2 años que el anterior.

PRECAUCIÓN : el tiempo de asistencia en tierra debe ser al menos del doble cuando se trabaja con el total de horas de uso, debido al mayor desgaste de la vela.

validez de inspección

Todas las inspecciones deben ser realizadas por la mosca de los productos, por el oscilación, u otro agente de control autorizado por la mosca de los productos. La documentación y el resultado de la inspección deben estar claramente IDENTIF **yo** capaz por el inspector (fecha y lugar / nombre del inspector) y habrá de constar cerca de la etiqueta de información del planeador / certificación.

8.0 SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

El diagnóstico y arranque de motor ahogado

Un motor ahogado puede ser identificado por el olor de la gasolina no quemada procedente del tubo de escape o por el disparo débil periódica y bocanadas de humo negro durante el arranque intentos. Si usted tiene un motor inundado, siga el procedimiento siguiente:

- Retire la bujía y deje secar completamente. (Nota otra indicación de un motor inundado es una bujía que está goteando con gas).
- Con la bujía retirada presionar el pulsador de encendido durante unos segundos mientras se mantiene el acelerador en la posición totalmente abierta. Esto eliminará el exceso de combustible del motor.
- Instalar la bujía seca, y empezar a utilizar el procedimiento normal.

¡ADVERTENCIA! Asegúrese de que ha colocado la tapa de la bujía alejado de cualquier fuente de combustible antes de tirar de la cuerda de arranque o podría producirse un incendio!

¡ADVERTENCIA! No utilice un procedimiento de motor ahogado por el que se mantiene la máxima aceleración y después de intentar arrancar el motor.

Si el motor llegara a empezar, la hélice podría girar rápidamente a la plena RPM y daño o lo más probable producirse lesiones!

Tabla de solución de problemas

SÍNTOMA	POSIBLES CAUSAS	SOLUCIONES
El motor no arranca	No hay combustible en el tanque	Llenar el depósito de abastecimiento de combustible por instrucciones
	Recogida de combustible no llega a todo el camino hasta el fondo del tanque	Inspeccionar la recolección de combustible y garantizar que llegue a la parte inferior
	No tapa de la bujía en su sitio	Asegúrese de tapa de la bujía es instalado
	No hay energía suficiente	recarga de la batería
	Ensuciado Bujía	Inspeccionar enchufe, limpiar y volver a distancia, o reemplazar con un nuevo plug
	Chispa de la bujía incorrecta	Brecha de la clavija a 0.025 " (0,635 mm)
El motor arranca, pero no continúa para funcionar	El motor está inundado	Seguir el procedimiento descrito en la sección 8.1
La vibración excesiva	Prop fuera de balance	Véase la sección 7.2
	sujetadores montajes o accesorios sueltos	Compruebe y apriete los pernos de montaje del motor, tornillos del silenciador, pernos de apoyo, etc.

9.0 Especificaciones y rendimiento

Las especificaciones y el Resumen del rendimiento gráfico

ÍT	ESPECIFICACIÓN
Marca y modelo del motor	MY25 NEGRO DIABLO
Tipo de motor	2 tiempos - solo cilindro, refrigerado por aire
Desplazamientos / Diámetro x carrera	172,5 cc / 65 mm x 52 mm
HP / RPM	/ 7900 rpm 26 HP
Carburador	Walbro
sentido de giro	La izquierda (vista trasera)
Filtro de aire	caja de aire con silenciador
Bujía	NGK BR9ES
combustible	mezcla de gasolina premium de 98 octanos y aceite al 2%
Sistema de arranque	manual o eléctrico
ignición	CDI electrónico con cargador de baterías
Hélice	122 cm (2 palas)
marco	De aluminio, tubos de aeronaves
Aprovechar	Nylon rip-stop
Embrague	NO
Capacidad del tanque de combustible	4.5 galones (16 litros)
el consumo de combustible estimado	3-3,5 litros / hora. (+ Velocidad de carga en función)
Peso en seco	55 lbs. (25 kg)
RPM del motor máx.	7900 RPM
Sistema de reducción / reducción de la relación de Poly-V cinturón de 1-2,6	

10.0 GARANTÍA

Garantía

PRODUCTOS DE FLY se justifican su producto está libre de defectos en materiales y mano de obra durante un período de doce (12) meses desde la fecha de compra. Esta garantía se aplica al producto solo en situaciones normales de uso. El comerciante, a quien le compró el producto o productos FLY, reparará el producto sin costo alguno.

Para obtener servicio de garantía, póngase en contacto con su distribuidor o Fly Products, y luego o bien llevar el producto en o que se lo envíen. Los gastos de envío son responsabilidad del comprador. Esta garantía no se aplica incluso durante el período de garantía, y el comprador deberá pagar los gastos de reparación o reemplazo si:

- La causa de la falla se debe a un mal uso, descuido, negligencia, etc. Esto incluye apoderarse del motor debido por un ajuste del carburador incorrecto o indebido de la mezcla de combustible / aceite.
- El mal funcionamiento es causado por la operación incorrecta del piloto, es decir, un accidente, whack, idiota, explosión, splat, ding, púa, curva, pellizcar, viaje, caída, rebote, o cualquier otra eventualidad de pilotaje.
- El mal funcionamiento es causada por la falta de mantenimiento normal, o modificación, es decir, partes sueltas caerse y romper la hélice.
- El mal funcionamiento se debe a un caso de fuerza mayor, incluyendo, pero no limitado a incendios, terremotos, huracanes, inundación u otro desastre natural.

Con Internet y actualización

Para obtener más información, más información y noticias visite nuestro sitio de Internet: www.flyproducts.com

Para información de seguridad, los datos y las reglas se puede visitar la página web DULV: www.dulv.de

© derechos reservados por **MOSCA productos srl**

VERSIONE 02.02 a 01.11

A través de Perú 30

63013 GROTTAMMARE (AP) - ITALIA

tel./fax +39.735.632486

www.flyproducts.it - • fly@flyproducts.it