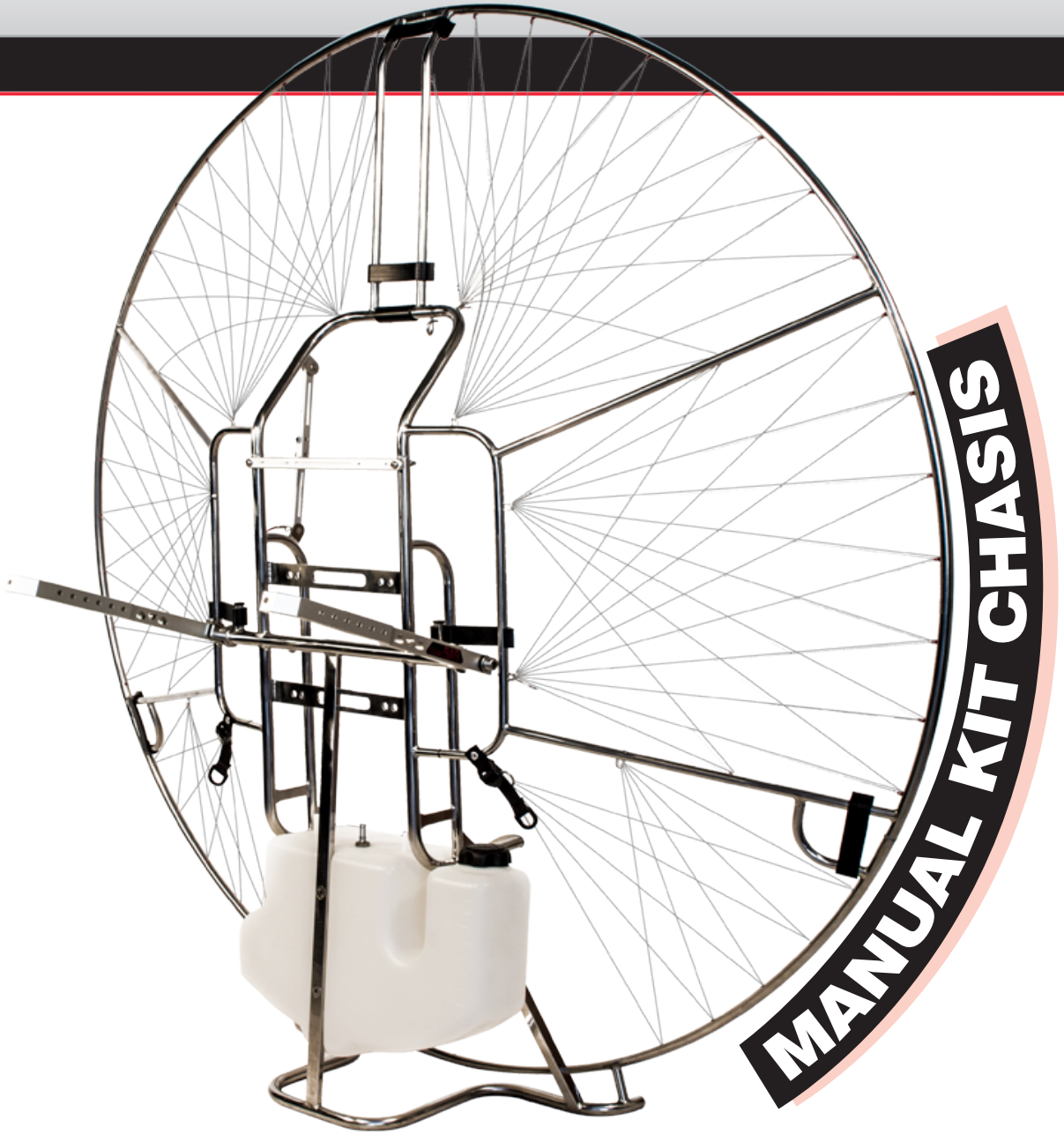
PAP Team

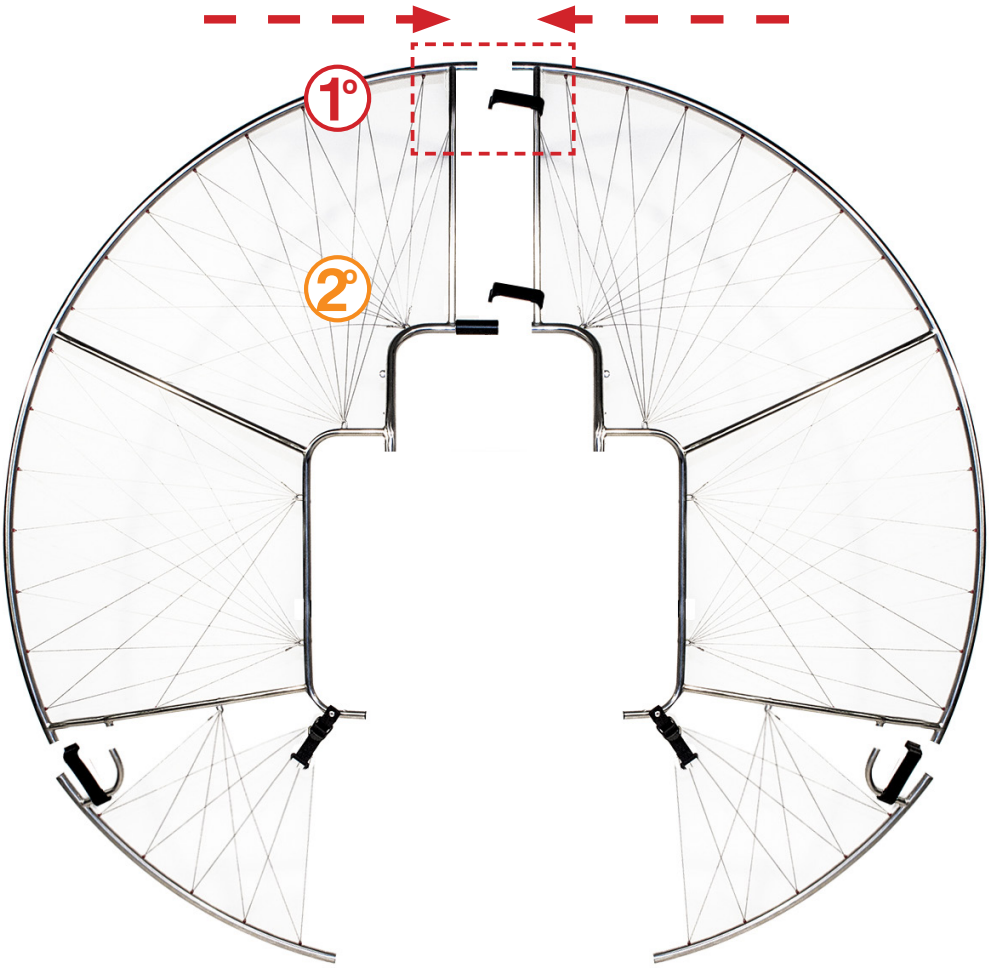
since 1989



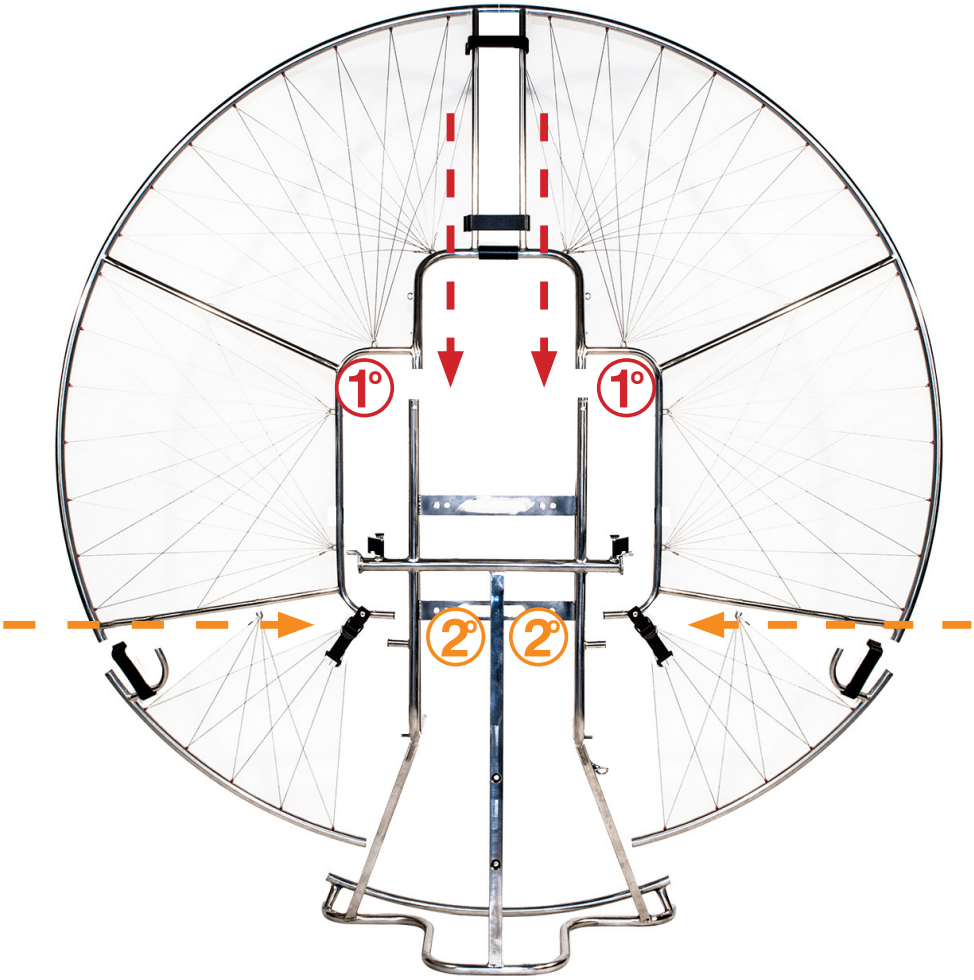
MANUAL KIT CHASIS

MONTAJE CHASIS 3 PARTES modelo 2016

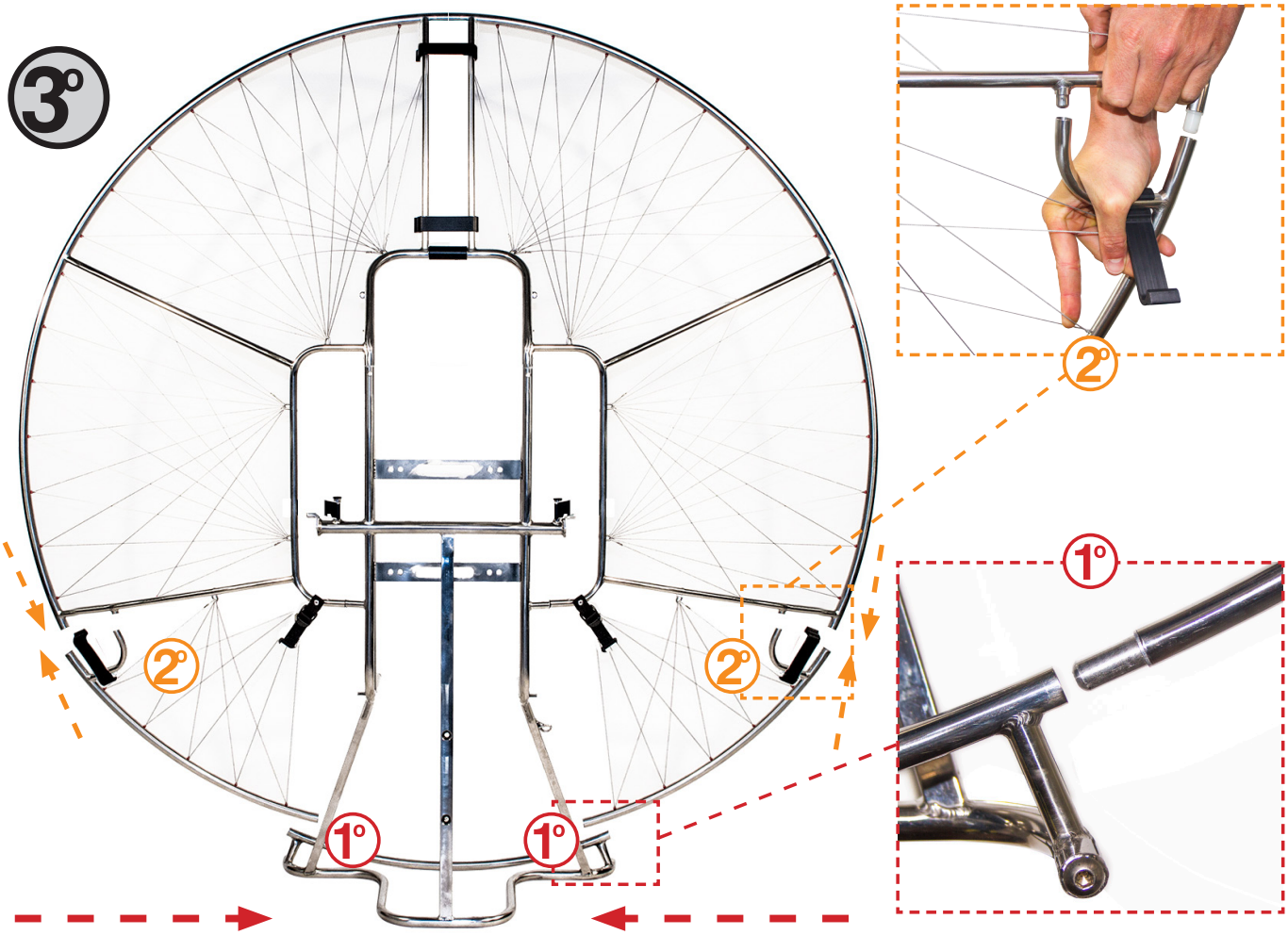
1º

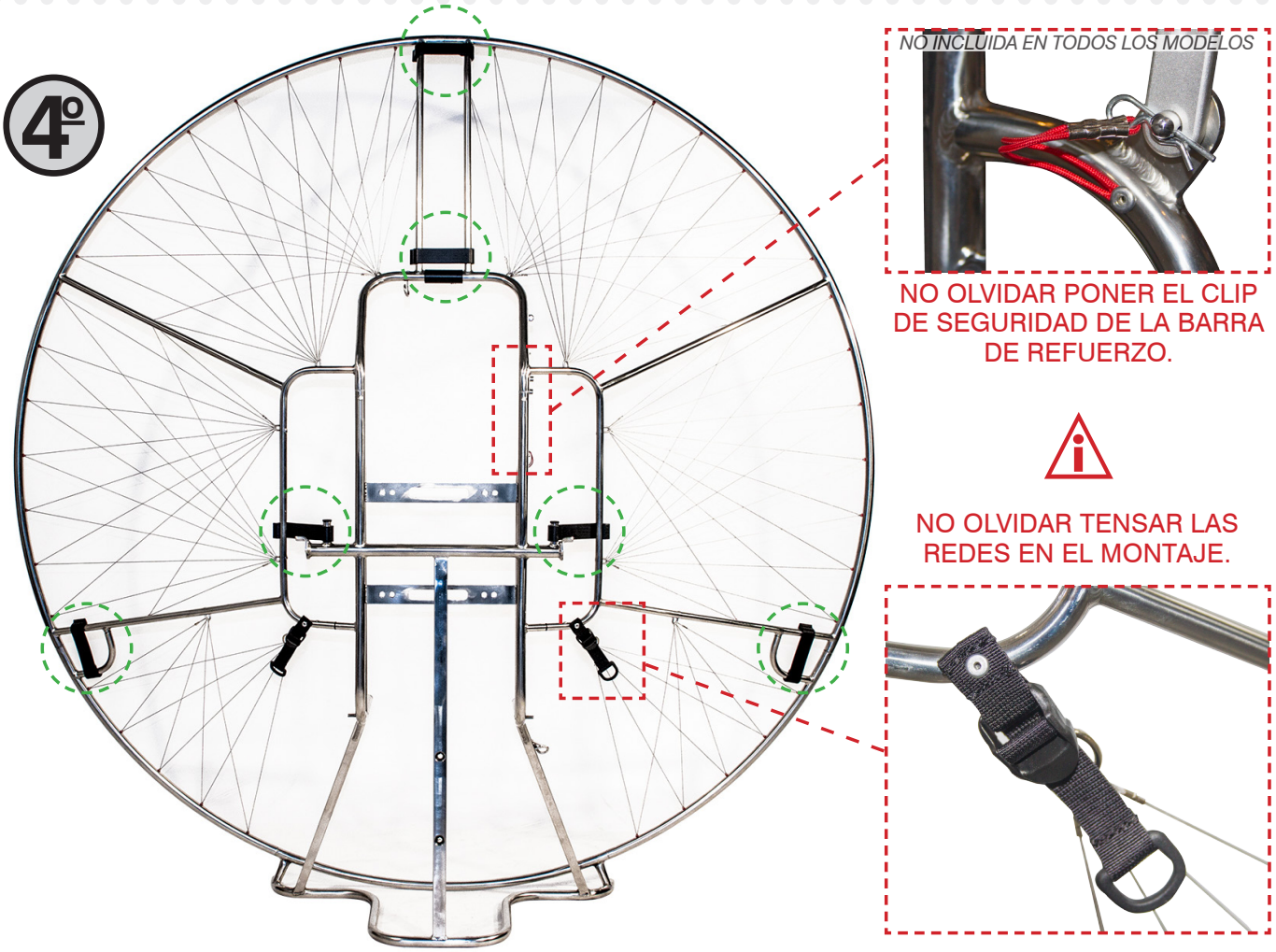


2º



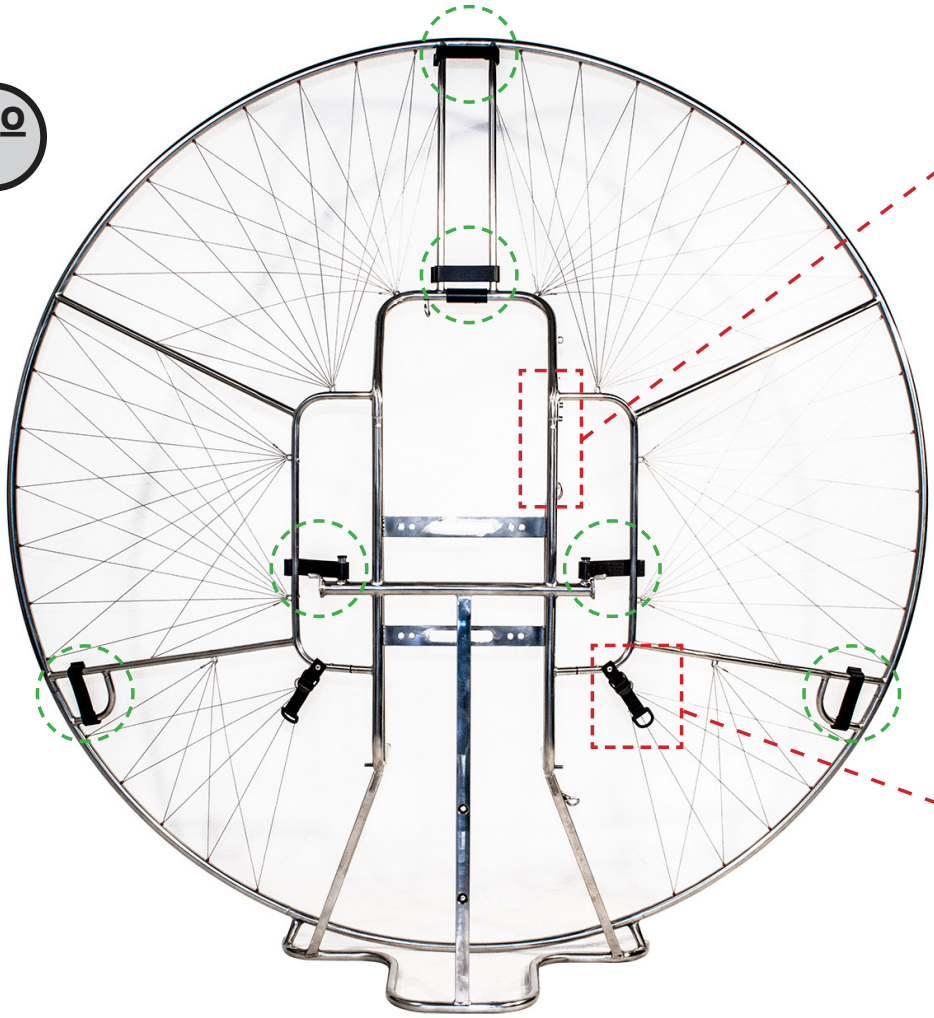
MONTAJE CHASIS 3 PARTES modelo 2016





DESMONTAJE CHASIS 3 PARTES modelo 2016

1º

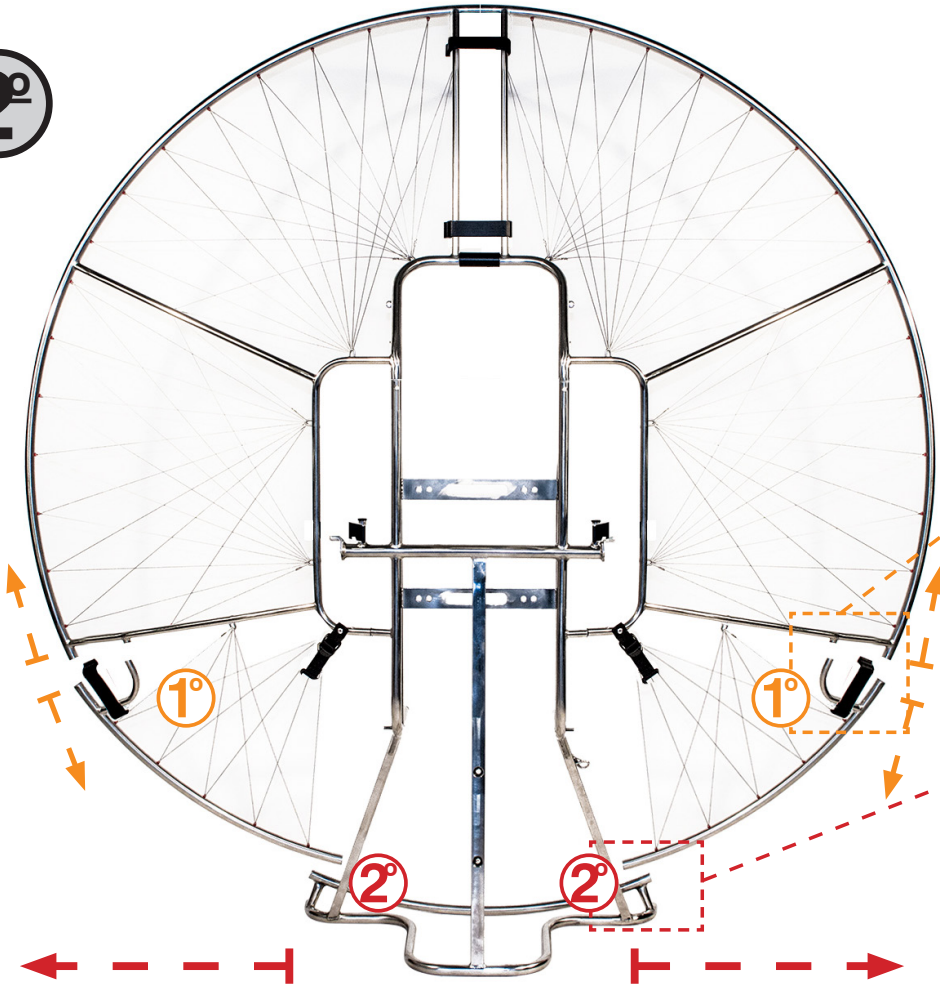


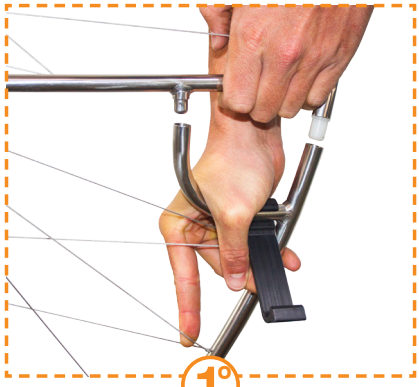
NO INCLUIDA EN TODOS LOS MODELOS

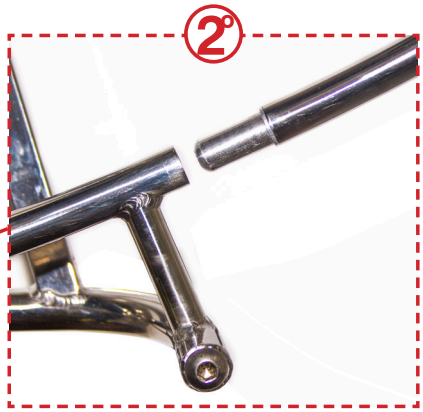
NO OLVIDAR QUITAR EL CLIP DE SEGURIDAD DE LA BARRA DE REFUERZO.

NO OLVIDAR DESTENSAR LA RED ANTES DE EMPEZAR A DESMONTAR.

2º

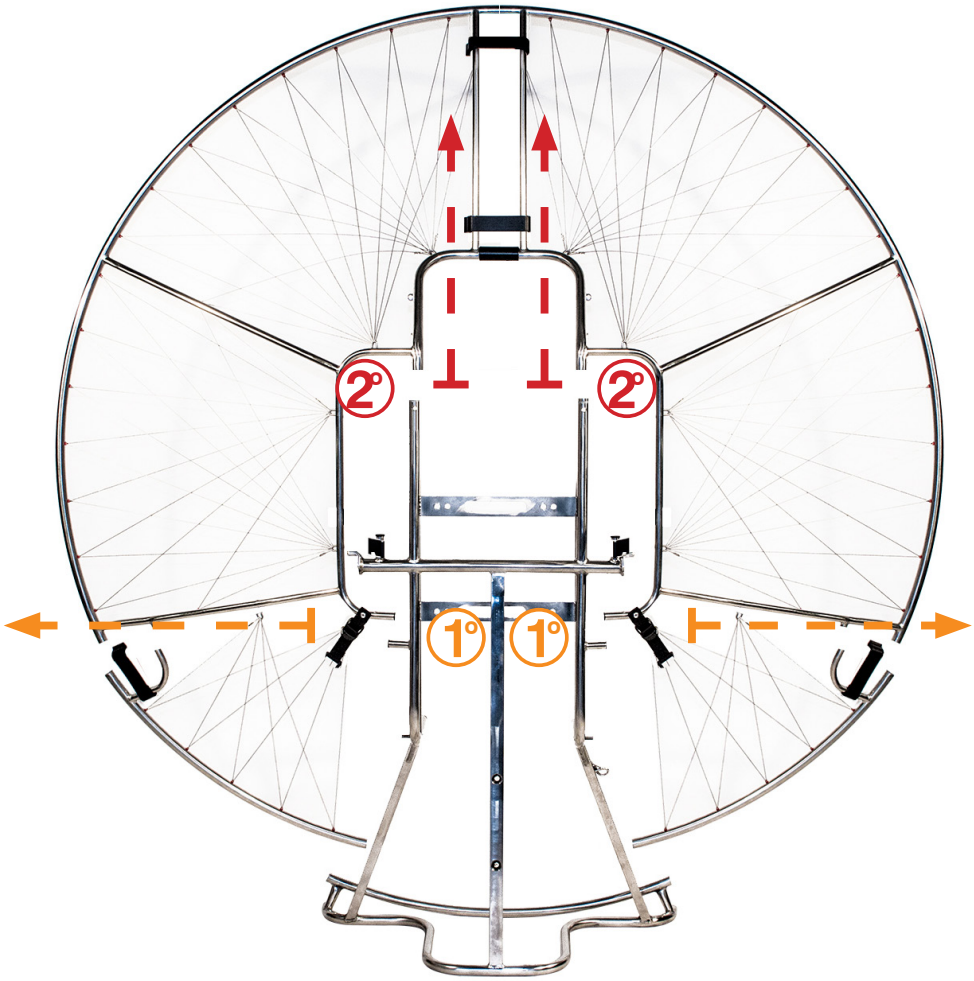




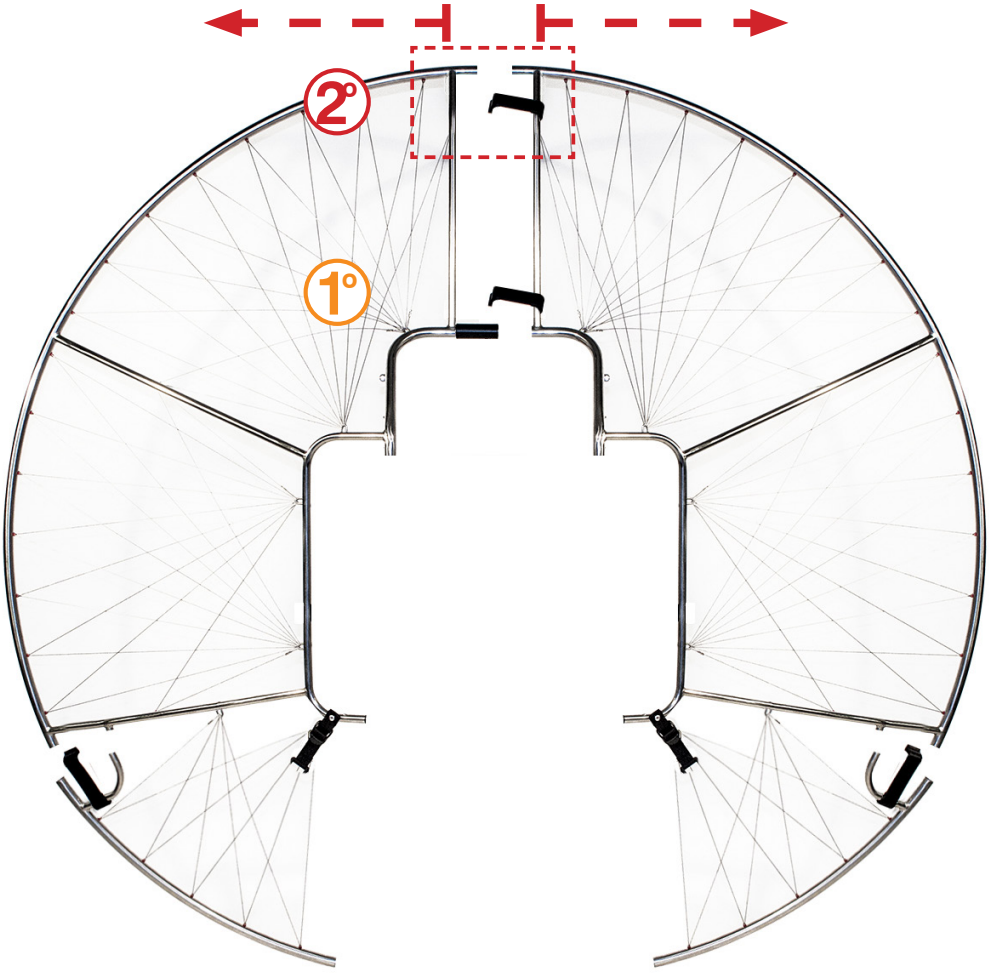


THE DISMOUNTING OF THE 3 PART FRAME 2016 MODEL

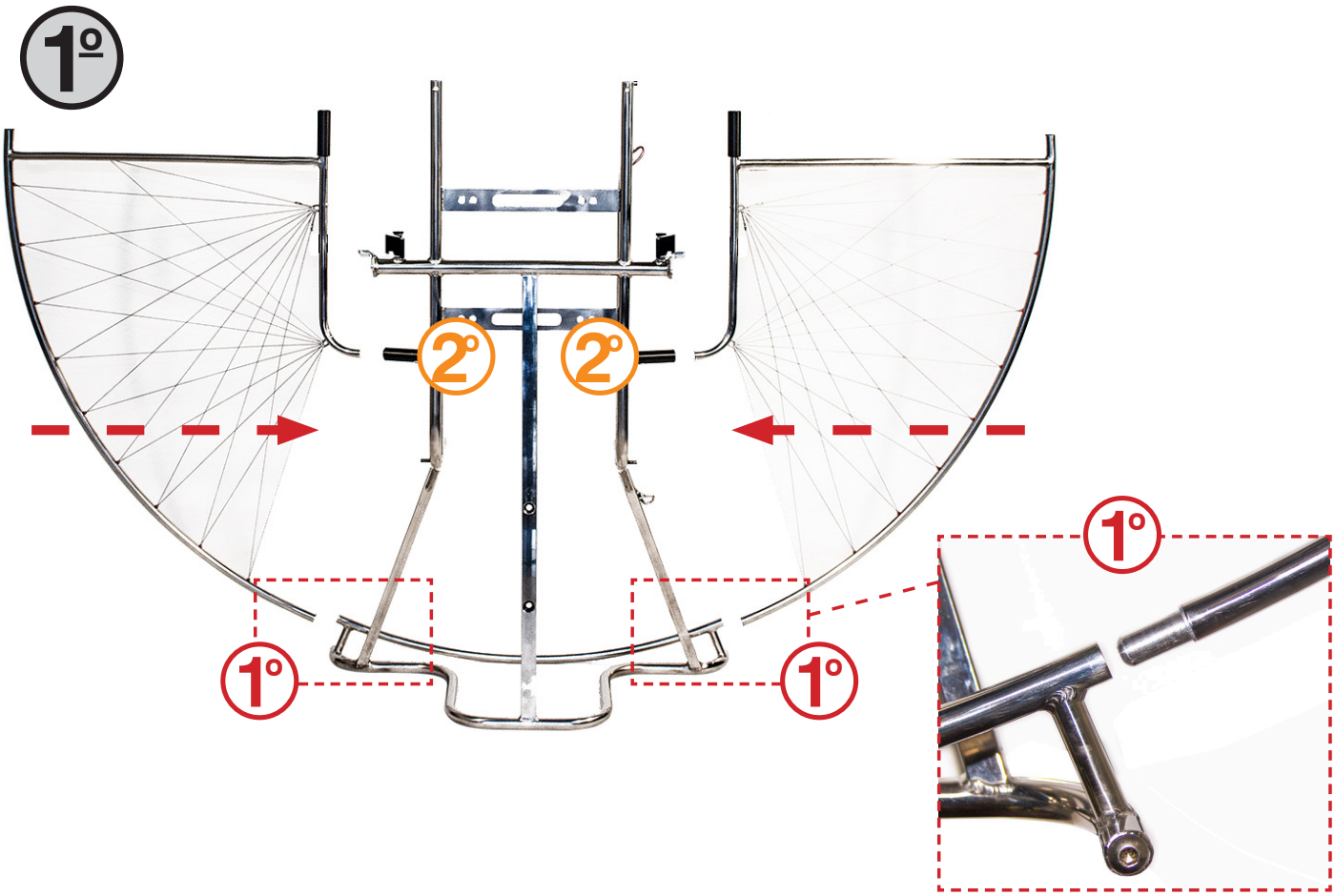
3°

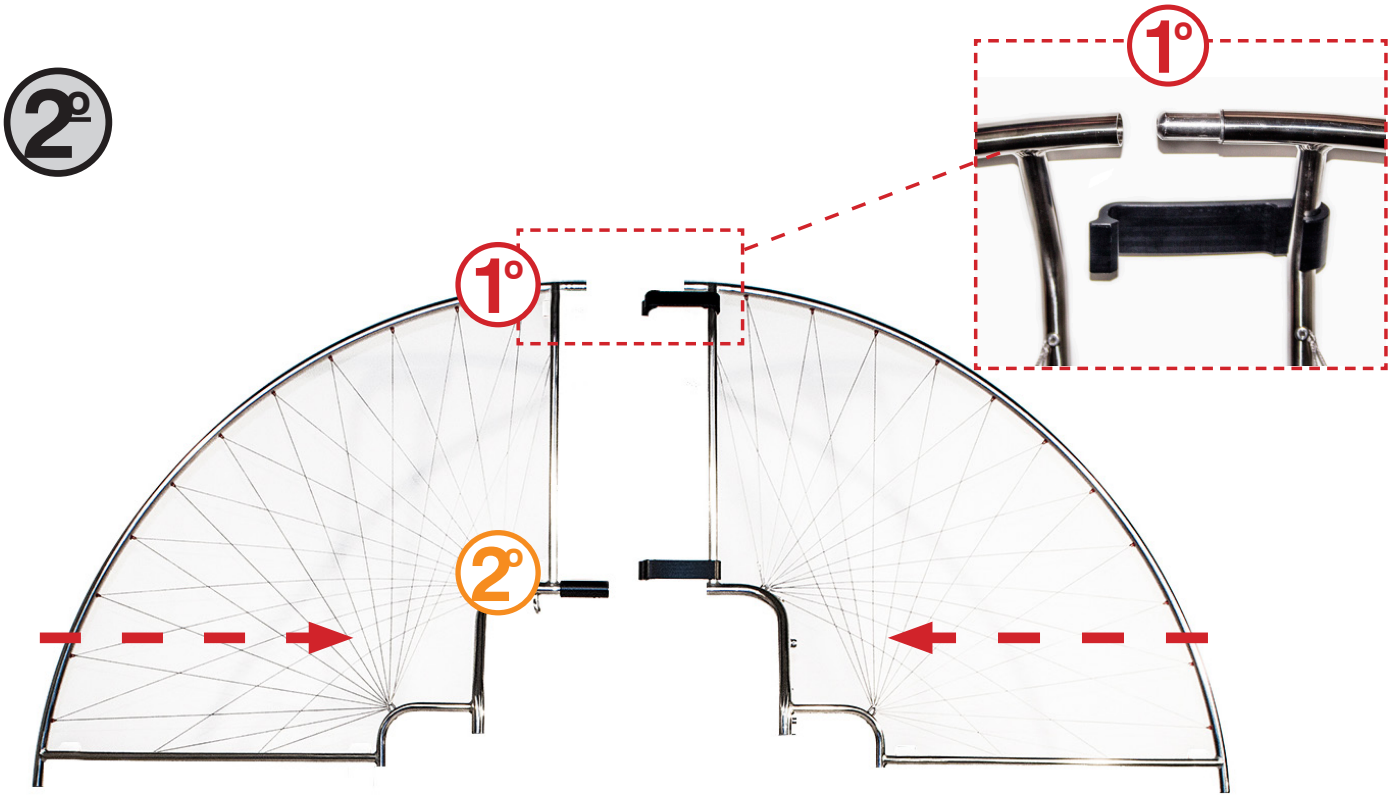


4°



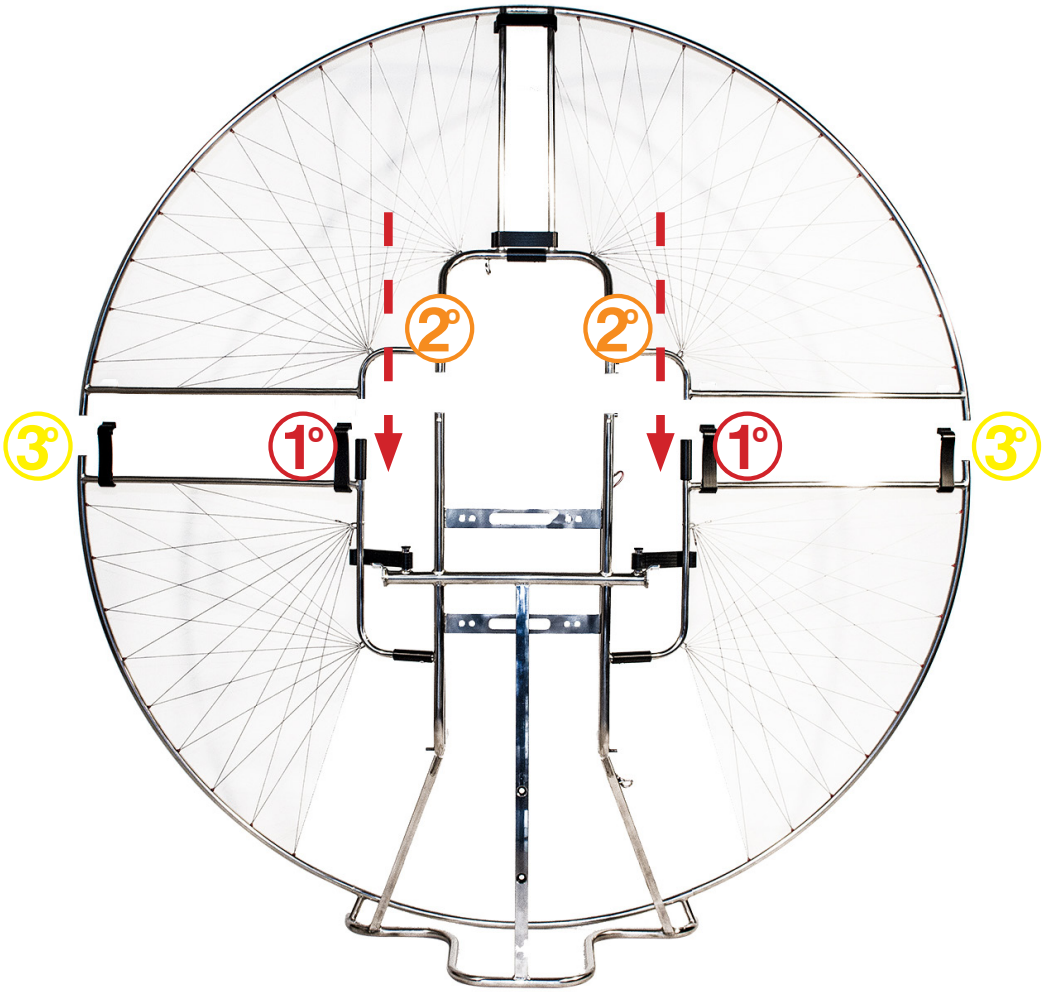
MONTAJE CHASIS 5 PARTES modelo 2016



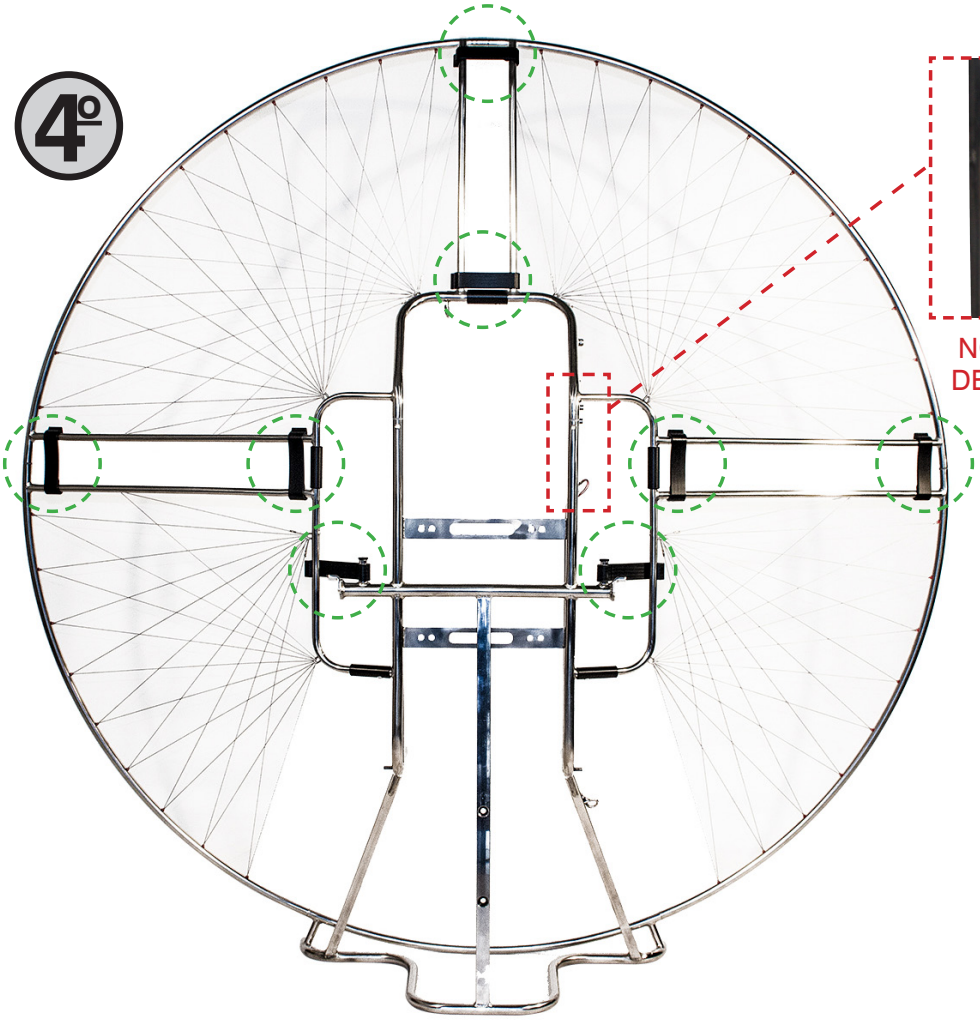


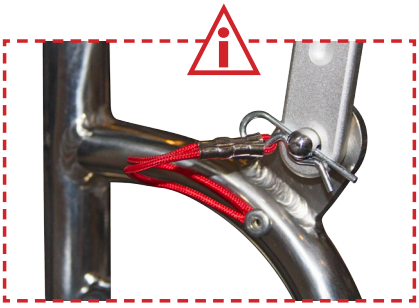
MONTAJE CHASIS 5 PARTES modelo 2016

3º



4º

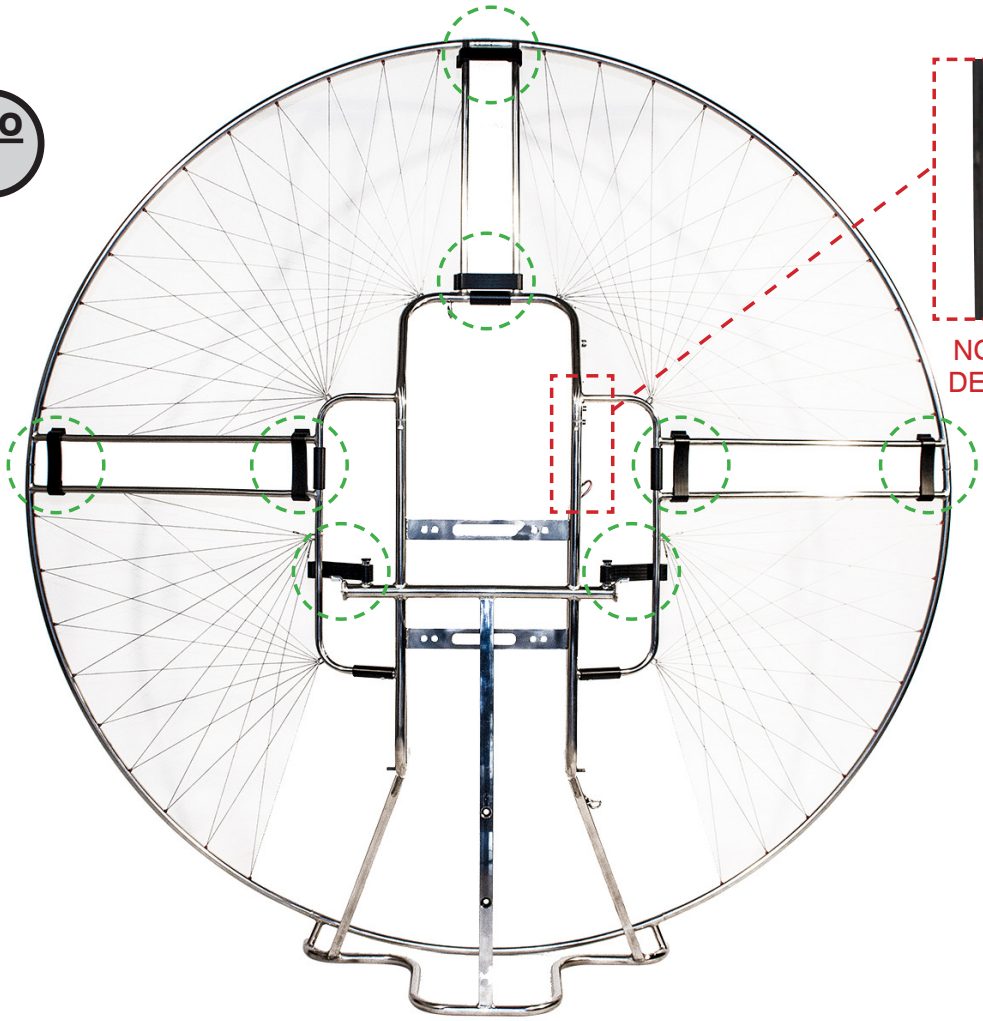


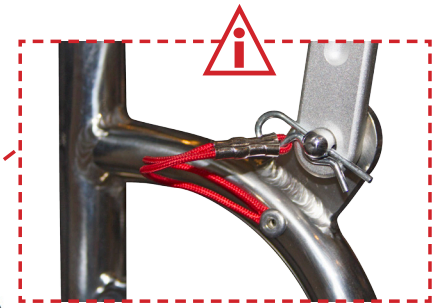


NO OLVIDAR PONER EL CLIP DE SEGURIDAD DE LA BARRA DE REFUERZO.

DESMONTAJE CHASIS 5 PARTES modelo 2016

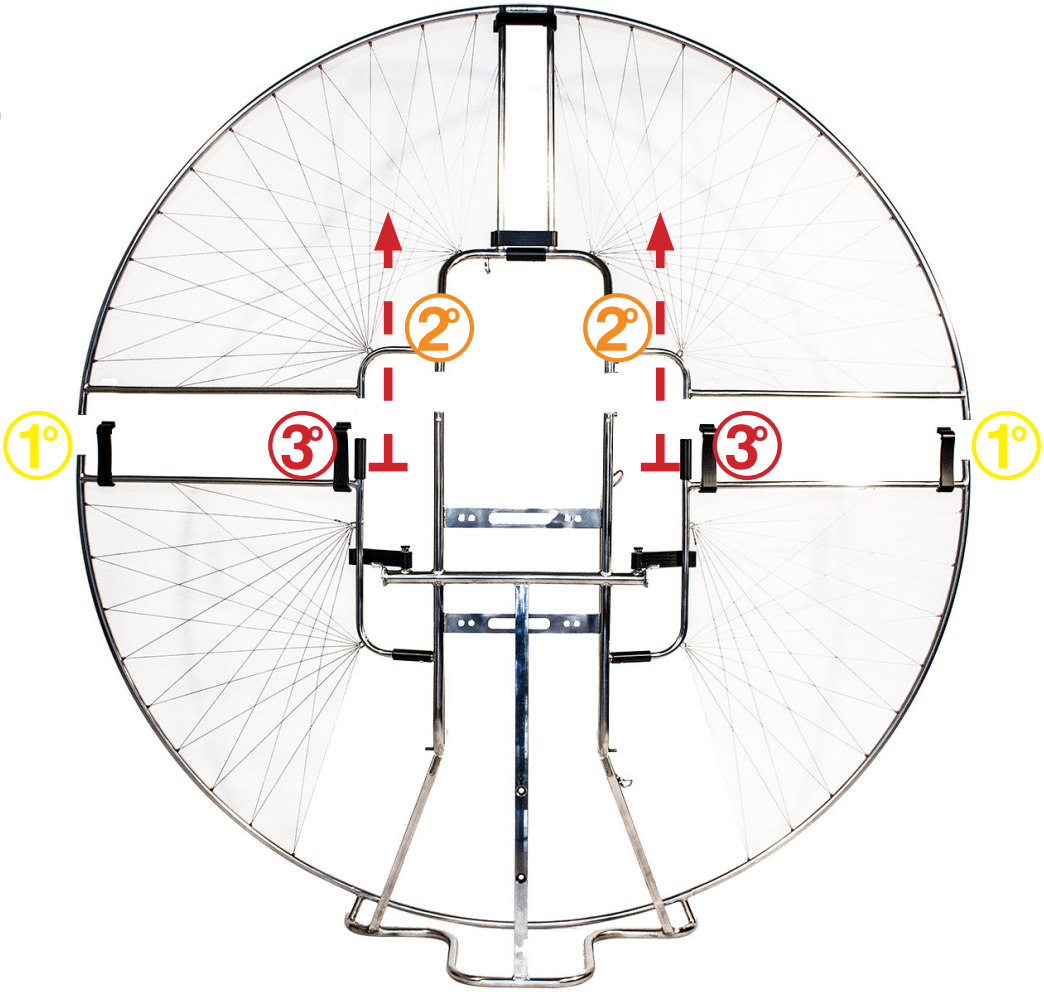
1º



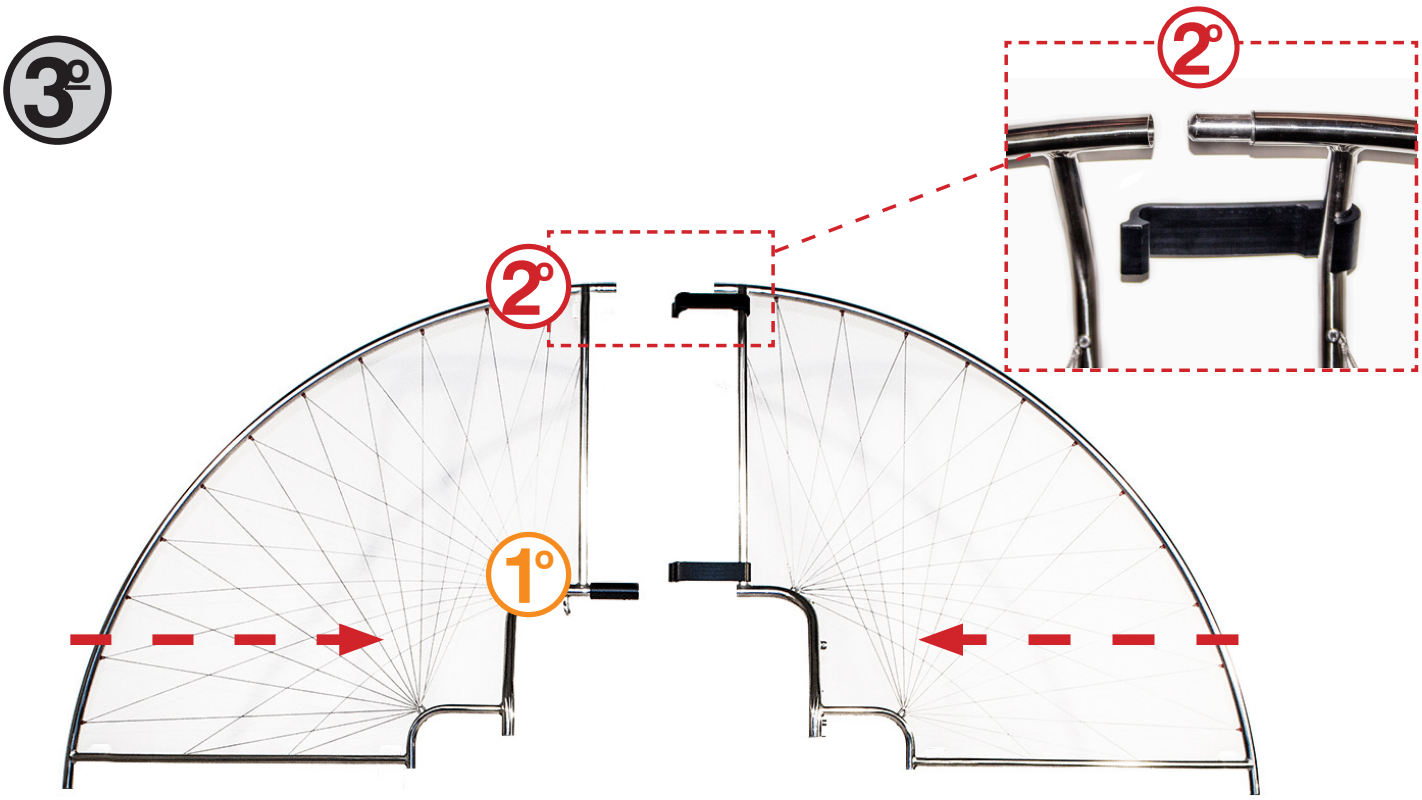


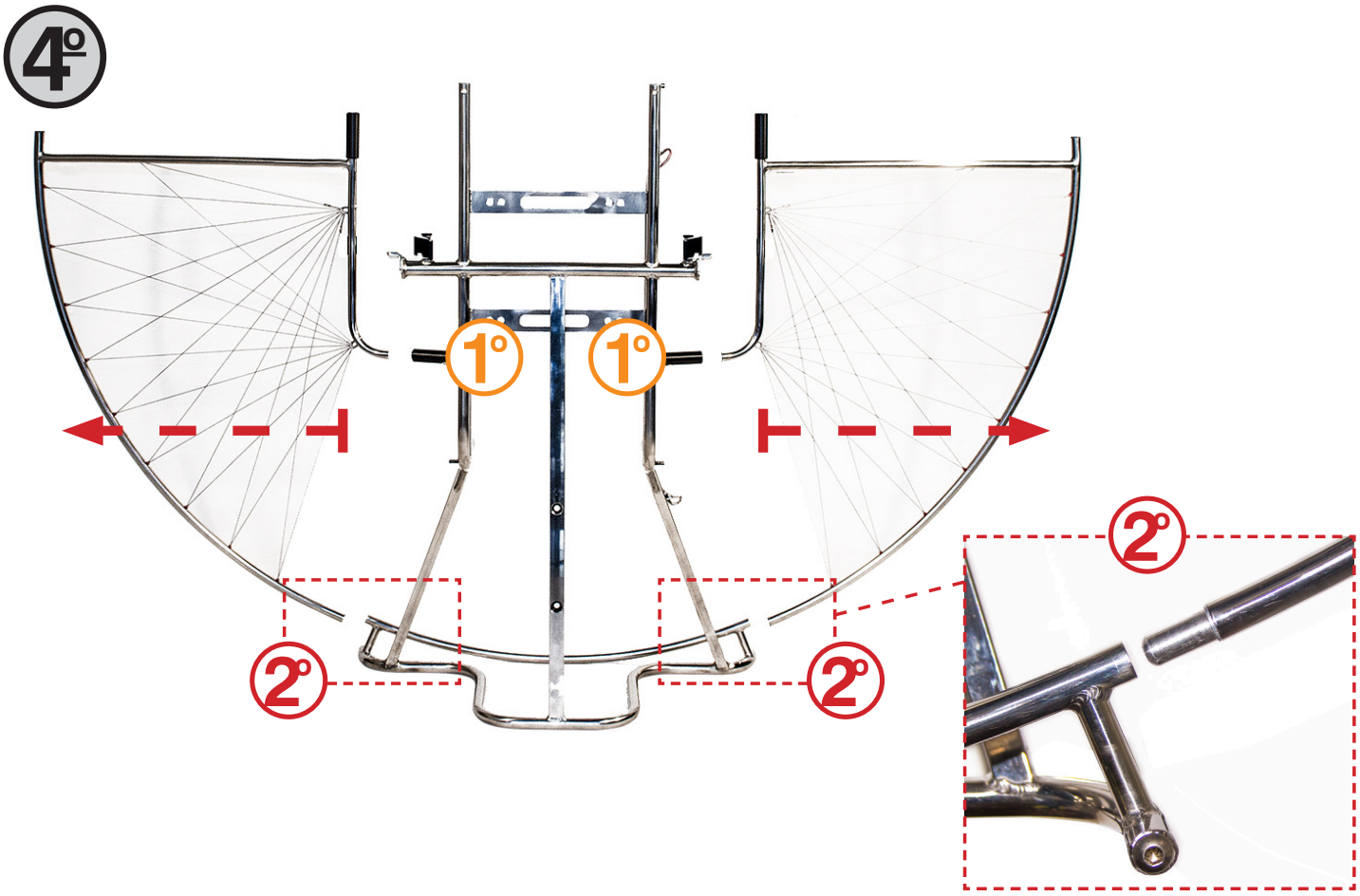
NO OLVIDAR QUITAR EL CLIP DE SEGURIDAD DE LA BARRA DE REFUERZO.

2º



DESMONTAJE CHASIS 5 PARTES modelo 2016





BRAZOS ACTIVE SYSTEM + SISTEMA ATS

Los brazos AS (Active System) que hacen de unión entre la silla y el chasis alojan los mosquetones donde se ancla el Parapente.

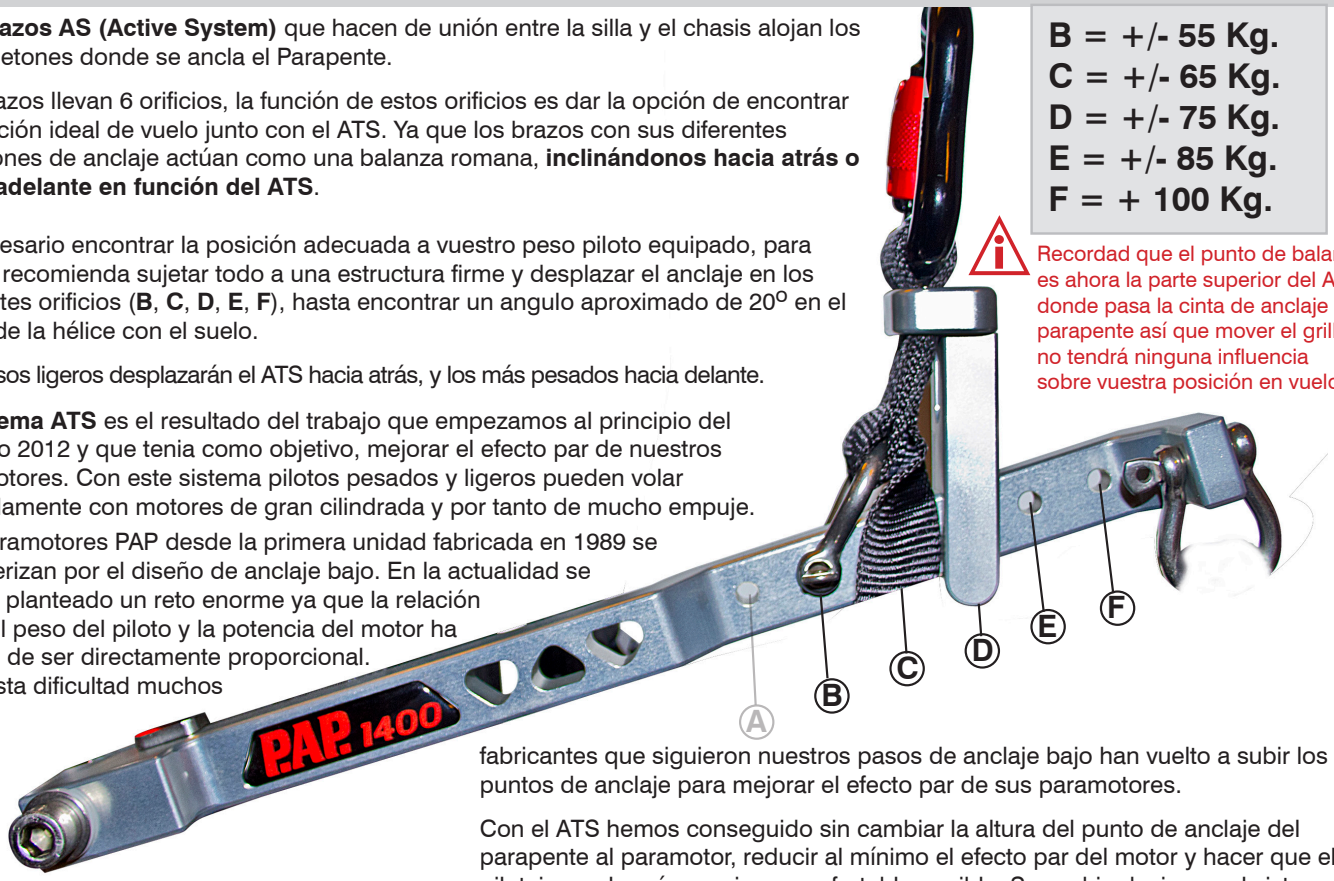
Los brazos llevan 6 orificios, la función de estos orificios es dar la opción de encontrar la posición ideal de vuelo junto con el ATS. Ya que los brazos con sus diferentes posiciones de anclaje actúan como una balanza romana, **inclinándonos hacia atrás o hacia adelante en función del ATS**.

Es necesario encontrar la posición adecuada a vuestro peso piloto equipado, para ello se recomienda sujetar todo a una estructura firme y desplazar el anclaje en los diferentes orificios (**B**, **C**, **D**, **E**, **F**), hasta encontrar un angulo aproximado de 20º en el plano de la hélice con el suelo.

Los pesos ligeros desplazarán el ATS hacia atrás, y los más pesados hacia delante.

El sistema ATS es el resultado del trabajo que empezamos al principio del invierno 2012 y que tenia como objetivo, mejorar el efecto par de nuestros paramotores. Con este sistema pilotos pesados y ligeros pueden volar cómodamente con motores de gran cilindrada y por tanto de mucho empuje.

Los paramotores PAP desde la primera unidad fabricada en 1989 se caracterizan por el diseño de anclaje bajo. En la actualidad se nos ha planteado un reto enorme ya que la relación entre el peso del piloto y la potencia del motor ha dejado de ser directamente proporcional. Ante esta dificultad muchos fabricantes que siguieron nuestros pasos de anclaje bajo han vuelto a subir los puntos de anclaje para mejorar el efecto par de sus paramotores.



B = +/- 55 Kg.
C = +/- 65 Kg.
D = +/- 75 Kg.
E = +/- 85 Kg.
F = + 100 Kg.

Recordad que el punto de balance es ahora la parte superior del ATS donde pasa la cinta de anclaje del parapente así que mover el grillete no tendrá ninguna influencia sobre vuestra posición en vuelo.

Con el ATS hemos conseguido sin cambiar la altura del punto de anclaje del parapente al paramotor, reducir al mínimo el efecto par del motor y hacer que el pilotaje sea lo más preciso y confortable posible. Se podria decir que el sistema ATS actúa como un estabilizador al subir el punto de rotación unos 90mm por encima del anclaje del parapente al brazo, justo por debajo del mosquetón del parapente. Impidiendo así, los movimientos tanto laterales como verticales. Otra ventaja del ATS es que nos permite deslizarlo sobre el brazo del paramotor hasta encontrar con la máxima exactitud, la posición mas adecuada para el vuelo. Hasta encontrar un angulo aproximado de 20º en el plano de la hélice con el suelo.

Instalación del ATS:

1- Quitar el mosquetón donde se ancla el parapente.

2- Colocar el ATS sobre el brazo con los tornillos de regulación mirando así al interior de la silla (fig 01).

3- Pasar la cinta del anclaje del parapente por la guía de la parte superior del ATS (fig 02).

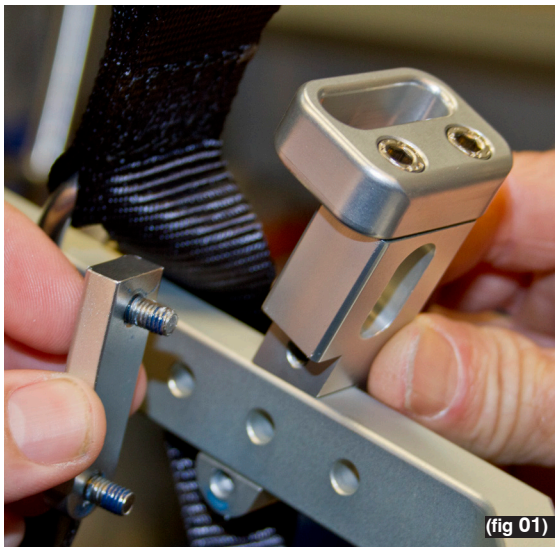
4- Volver a poner el mosquetón en su posición (fig 03).

5- Llevar el brazo a su tope tirando del mosquetón hacia arriba (fig 04).

6- Haciendo deslizar el ATS hacia delante o atrás buscar la mejor verticalidad de la cinta de anclaje del parapente (fig 05) y (fig 06).

7- Una vez conseguida, apretar los 2 tornillos que están en le lateral (fig 07).

En vuelo podréis comprobar que la posición elegida es la adecuada. En caso contrario, aflojar los 2 tornillos y mover hacia el lado adecuado el ATS buscando el mejor balance en vuelo. Si fuese necesario desplazad el grillete hacia atrás o hacia delante (el punto de balance es ahora la parte superior del ATS donde pasa la cinta de anclaje del parapente así que mover el grillete no tendrá ninguna influencia sobre vuestra posición en vuelo).



(fig 01)

(fig 02)

(fig 03)

(fig 04)

(fig 05)

(fig 06)

RECORDAD QUE EL PUNTO DE BALANCE ES AHORA LA PARTE SUPERIOR DEL ATS DONDE PASA LA CINTA DE ANCLAJE DEL PARAPENTE ASÍ QUE MOVER EL GRILLETE NO TENDRÁ NINGUNA INFLUENCIA SOBRE VUESTRA POSICIÓN EN VUELO.

(fig 07)

POSICION BARRA DE SILLA ANTIPAR

Esta barra tiene 2 posiciones para su instalación dependiendo de si la hélice del paramotor gira a la izquierda o a la derecha tomando como referencia la posición en vuelo.

POSICION DE LA BARRA DE SILLA ANTIPAR EN PARAMOTORES CON GIRO DE LA HÉLICE A LA DERECHA (SEGÚN POSICION DE VUELO): RM80, PA125, THOR130, THOR200, THOR250

POSICION DE LA BARRA DE SILLA ANTIPAR EN PARAMOTORES CON GIRO DE LA HÉLICE A LA IZQUIERDA (SEGÚN POSICION DE VUELO): MOSTER185, MOSTER185PLUS, THOR190/EMBRAGUE