



AUFBAU

BETRIEB

WARTUNG



# ***SIMONINI***

## ***HANDBUCH***

**FRESH BREEZE**  
POWERED PARAGLIDER



AUFBAU DES MOTORS	3
TECHNISCHE DATEN	6
BENZIN UND ÖL	7
VERGASER UND ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER	8
WALBRO WB 37 MEMBRANVERGASER	11
MOTOR	12
GETRIEBE	15
PROPELLER	17
ELEKTRIK	19
POWER IGNITION SYSTEM	20
AUSPUFF UND SCHALLDÄMPFER	21
GASGRIFF RESPECT	22
GASGRIFF AIRBOSS	23
GURTZEUG UND AUFHÄNGUNG	24
WINGMAN CB	27
WINGMAN Cbi	30
VORFLUGKONTROLLE	32
PRÜFZYKLEN FÜR FRESH BREEZE MOTOREN	33
SICHERHEITSHINWEISE	35
STROMLAUFPLAN	36

## INHALTSVERZEICHNIS

**SIMONINI**  
HANDBUCH



Nach dem Erhalt des Kartons ist dieser vorsichtig zu öffnen. Bitte verwenden Sie keine langen Klingen, da die innenliegende Ware beschädigt werden könnte.



Es sollte der gesamte Inhalt des Kartons ausgepackt werden. Zur besseren Übersicht werden alle Teile sorgfältig aneinander gelegt und mit der Packliste verglichen.



Nun sollten jeweils die linken und rechten Käfigteile zusammengesteckt werden.



Danach werden die Käfighälften an den Rahmen gesteckt.



## AUFBAU DES MOTORS

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER

Der Käfig wird in den schwarzen Clipse mit den innenliegenden Bolzen verankert.



Eine Fixierung wird mit den Klettbändern verhindern unbeabsichtigtes lösen des Motors von Rahmen.



Die Käfigteile werden untereinander mit den angebrachten Klettbändern zusammengehalten.



Das unterste Klettband wird durch die Schutzschiene geführt und gesichert.



## AUFBAU DES MOTORS

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER



Das Rückenpolster wird ebenfalls mittels Klettverschluss gehalten. Es wird um die obere und untere Rahmenabspannung umgeschlagen.



Ebenfalls wird das Rückenpolster seitlich mit Klettverschluss am Rahmen befestigt.



Dieses spezielle Rückenpolster verhindert ein zu starkes Verdrehen des Motors auf dem Rücken des Piloten, welches der Motor durch sein hohes Drehmoment abgibt.



Das Bild rechts zeigt das mitgelieferte Bordwerkzeug mit dem die wichtigsten Arbeiten am Motor ausgeführt werden können.

**Inhalt:**

- Innensechskantschlüssel 4mm
- Innensechskantschlüssel 5mm
- Maulschlüssel 8 /10 mm
- Kerzenschlüssel mit Schraubenzieher
- T-Stecker für Innensechskantschraube 6 mm
- T-Stecker für Innensechskantschr. 12 mm (Riemenspannung)



## AUFBAU DES MOTORS

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER

Motor	Simonini 200ccm
Typ	2-Takt, 1 Zylinder
Leistung	15,5 kW
Kühlung	Luft
Starter	Manuell / E-Starter
Vergaser	Bing 84, 32mm
Auspuff	Resonator
Propeller	2-Blatt
Durchmesser	110 - 122 cm
Gewicht	ab 24 Kg
Tank Kapazität	10 Liter
Max. Startgewicht	140 kg (110cm Prop.) 160 kg (122cm Prop.)



#### FOLGENDE WERTE SIND ABHÄNGIG VON:

**WETTER, KLIMA, GEOGRAPHISCHEN STANDPUNKT, PILOTENGEWICHT, SCHIRMART UND GRÖÖE SOWIE FLUGHÖHE.**

Verbrauch	ca. 3L / Stunde
Flugdauer	bis zu 3 Stunden
U/min	0 - 6350
Schubkraft	bis zu 70 kg
Steigrate	bis zu 2,5m / Sek

#### AUSWIRKUNGEN VON DER GASHEBELSTELLUNG, FLUGHÖHE, SCHIRMART UND GRÖÖE UND PILOTENGEWICHT AUF DEN VERBRAUCH:

Gashebel wenig Leistung	Geringer Verbrauch	
Gashebel hohe Leistung	Hoher Verbrauch	
Geringe Flughöhe	Geringer Verbrauch	
Große Flughöhe	Hoher Verbrauch	
Kleiner Schirm	Hoher Verbrauch	Hohe Geschwindigkeit
Großer Schirm	Geringer Verbrauch	Geringe Geschwindigkeit
Leichter Pilot	Geringer Verbrauch	Geringe Geschwindigkeit
Schwerer Pilot	Hoher Verbrauch	Hohe Geschwindigkeit

#### TECHNISCHE DATEN

**SIMONINI**  
HANDBUCH

**FRESH BREEZE**  
POWERED PARAGLIDER

Mitgeliefert wird der Tank mit zwei Tankdeckeln. Einer ist mit Belüftungsloch zum Fliegen. Der Andere ist geschlossen für den Transport. Wird mit dem Transportdeckel geflogen wird der Motor nach einiger Zeit ausgehen, da sich ein Unterdruck im Tank bildet. Das Benzin kann dann nicht mehr zum Vergaser gelangen.

Der geschlossene Tankdeckel darf nur kurzzeitig den Tank verschließen. Der sich aufbauende Überdruck / Unterdruck kann zu Deformationen des Tanks führen. Vor jedem Start den Tank kontrollieren!

Vom Tank gelangt das Benzin über den abgewinkelten Auslass zum Benzinfilter. Danach kommt der Benzinhahn. Dieser besitzt 2 Stellungen. Offen und geschlossen. Anschließend wird das Benzin in den Vergaser geleitet.



#### WICHTIGE INFORMATION

Der Motor benötigt keine besondere Einlaufzeit. Man kann sofort mit 1:50 (2 % RS2T mit Superbenzin 95 Oktan) den Motor betreiben.

Der Benzinfilter kann eine Menge verunreinigtes Benzin säubern. Er sollte je nach Verschmutzungsgrad (Sichtprüfung) getauscht werden.

## BENZIN UND ÖL

# SIMONINI

## HANDBUCH

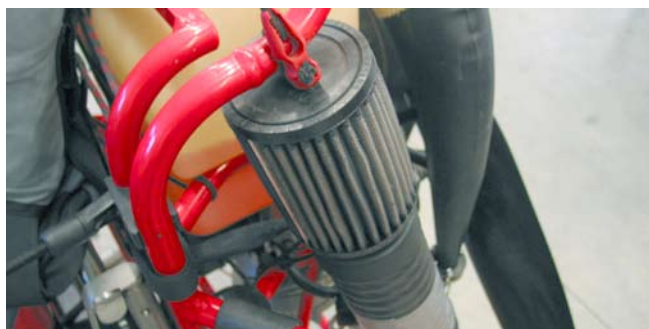
FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER



Die Airbox ist mittles der beiden Gummileinen am Käfig und Rückenrahmen gegen verdrehen zu sichern. Prüfe ebenfalls die Schellen auf festen Sitz.



In Fluggebieten mit extrem staubigem Untergrund sollte ein Luftfilter Einsatz finden.



Der Vergaser ist ein Schwimmergeiser und erhält das Benzin aus dem Tank durch Schwerkraft.



Airboxbefestigung beim Membranvergaser WB



Dieses Bild zeigt den Vergaserdeckel mit Feder Gasschieber und Nadel.



## **VERGASER UND ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER**

# **SIMONINI**

## **HANDBUCH**



### WIE TAUSCHE ICH DIE VERGASERNADEL?

Als Erstes wird der Deckel des Vergasers abgeschraubt. Danach wird der Deckel mit samt dem Schieber herausgezogen. Jetzt kann die Feder zusammengedrückt werden und der Bowdenzug aus der Verankerung des Schiebers gelöst werden. Nun kann die Nadel aus dem Schieber genommen werden.

Der Vergaser ist ausgerüstet mit der Nadel 6L1 und eingehängt in der 2. Position von oben.



### WARUM TAUSCHE ICH DIE HAUPTDÜSE?

Vor Auslieferung des Motors wird er einem umfangreichen Probelauf unterzogen. Die Hauptdüse wird dabei dem Motor angepasst. Es kann allerdings vorkommen, dass der Motor bei dem ersten Probelauf unter Vollgas nicht durchkommt. Tausche die Hauptdüse zur nächst kleineren Nummer. Meist ist die 165er im Vergaser. Klingelt der Motor so nimm bitte die nächst Größere. Aufgrund eines hohen Startplatzes oder meteorologischen Bedingungen kann es vorkommen, dass der Motor bei Vollgas nicht mehr auf seine volle Drehzahl kommt. Der niedrige Luftdruck lässt das Gemisch anfetten. Abhilfe schafft eventuell eine kleinere Hauptdüse.



### ACHTUNG!

Startet man dann wieder auf einem Startplatz der wesentlich niedriger liegt, sollte die größere Düse wieder eingeschraubt werden. Ansonsten droht Überhitzung des Motors. Möchte man in großen Höhen fliegen, wäre es ratsam vor dem Start anstatt der 165er Düse die 160er einzuschrauben.



### WIE TAUSCHE ICH DIE HAUPTDÜSE?

Haltebügel der Schwimmerkammer zur Seite drücken. Mit einem 8mm Maulschlüssel die Hauptdüse herausschrauben.

### ACHTUNG!

Das kleine Sieb um die Düse darf nicht vergessen werden.



## VERGASER UND ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER

## **WAS MACHE ICH, WENN DER VERGASER IM LEERLAUF AUS DEN BEIDEN ÜBERLAUFSCHLÄUCHEN BENZIN AUSWIRFT?**

Die Schwimmer regeln das Benzin-Niveau im Vergaser. Sollte der Vergaser überlaufen, so kann die Zunge der Schwimmergabel verbogen werden. Das Niveau in der Schwimmerkammer sollte nun niedriger sein.



Hält man den Vergaser kopfüber vor sich sollte die Schwimmergabel leicht nach oben zeigen.



## **DER CHOKE**

Wird der Motor in kaltem Zustand gestartet, empfiehlt es sich den Chokehebel nach unten zu betätigen. In der Regel genügen dem Motor nur wenige Sekunden des Laufes mit Choke. Der Chokehebel kann dann wieder nach oben gedrückt werden.



## **STANDGASSCHRAUBE UND LEERLAUFGEMISCHSCHRAUBE**

Mit der großen Schraube kann das Standgas reguliert werden. Dreht man sie rechts herum, erhöht sich die Standgas-Leerlaufdrehzahl. Dreht man die Schraube links herum, wird sie langsamer. Die Leerlaufdrehzahl sollte ca. 2400 U/min sein.

Die kleinere Schraube ist die Leerlaufgemischschraube. Läuft der Motor im Stand sehr hart, kann an dieser das Luft- / Benzin-gemisch eingestellt werden. Wird die Schraube hineingedreht wird der Motor fetter. Dreht man sie raus wird der Motor magerer.



## **VERGASER UND ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER**

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER



Der Walbro WB 37 ist ein Membranvergaser. Er hat den Vorteil, dass er völlig lageunabhängig arbeitet.

### WIE STELLE ICH DEN MEMBRANVERGASER WB 37 EIN?

Als Erstes, starte den Motor. Sorge mittels der Schraube ③ für einen stabilen Leerlauf. Rechts herum drehen erhöht die Standgasdrehzahl, links herum drehen verringert die Standgasdrehzahl.

- Nun bringe ich den Motor auf Betriebstemperatur.
- Dann gebe ich Vollgas. Währenddessen drehe ich die Einstellschraube ① soweit nach rechts, bis der Motor in der Drehzahl einbricht. Der Motor ist nun zu mager.
- Sofort drehe ich die Schraube ① wieder um 1,5 Umdrehungen heraus. Die Einstellung für den Vollastbetrieb ist nun abgeschlossen.

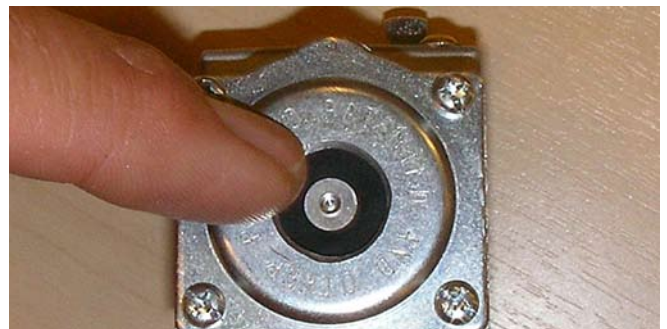
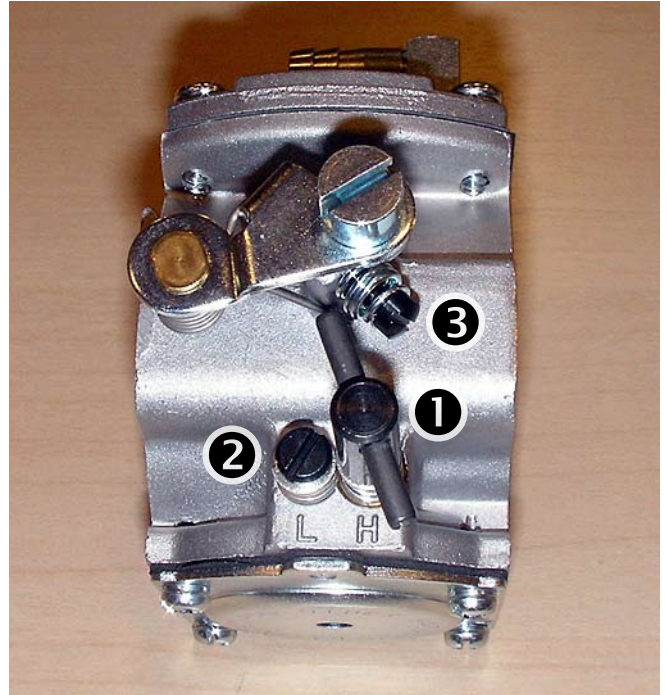
Um den Teillastbereich einzustellen, wird die Schraube ② schrittweise für 1/16 Umdrehung eingeschraubt. Nach jeder Einstellung wird aus dem Leerlauf schlagartig Vollgas gegeben. Der Motor darf hierbei nicht ausgehen. Dies wird so oft wiederholt, bis er beim plötzliches Vollgasgeben ausgeht oder zumindest droht abzusterben. Nun wird die Schraube ② wieder um 1/16 herausgedreht bis der Motor gerade eben wieder schlagartiges Vollgasgeben zulässt.

### CHOKE

Der WB 37 besitzt kein Chokehebel. Um den Motor in kaltem Zustand zu starten, braucht man lediglich mit dem Finger (siehe Bild) in die Öffnung unten im Vergaser die schwarze Membran drücken. Circa 2-3 sec. gedrückt halten. Hierbei wird der Vergaser mit Benzin geflutet. Der Überschuß an Benzin wird den Motor in kaltem Zustand leichter starten lassen. Wurde versehentlich zu lange geflutet, muß mit Vollgasstellung am Gasgriff gestartet werden. Sonst reicht leicht erhöhtes Gasgeben.

### DER WB 37 BESITZT 3 EINSTELLSCHRAUBEN:

- ① H für high. Regelt das Gemisch bei Vollast
- ② L für low. Regelt das Gemisch im unteren und mittleren Drehzahlbereich
- ③ Regelt das Standgas



## WALBRO WB 37 MEMBRANVERGASER

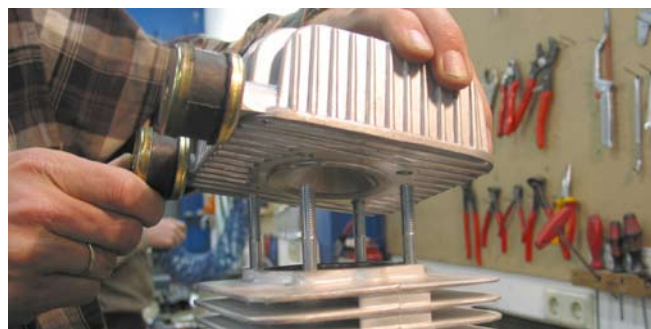
# SIMONINI

## HANDBUCH

Der Motor hat eine starke Hitzeentwicklung. Besonders beansprucht ist dabei der Kolben und der Zylinder auslassseitig. Wird der Resonator am Auslass demontiert, ist der Kolben mit seinen beiden Kolbenringen zum Teil sichtbar. Mit einem kleinen Schraubenzieher können die Ringe überprüft werden. Sie sollten sich in der Nut des Kolben bewegen lassen.



Demontage des Zylinderkopfes.



Nachdem der Zylinder von den Stehbolzen gezogen wurde wird der Kolben komplett sichtbar. Um den Kolben von der Pleuelstange zu demontieren müssen zuvor die Sicherungsringe entfernt werden. Nun kann der Pleuelbolzen herausgedrückt werden.



Die Einbaurichtung des Kolbens ist an dem zum Auslass gerichteten Pfeil zu erkennen.



## MOTOR

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER



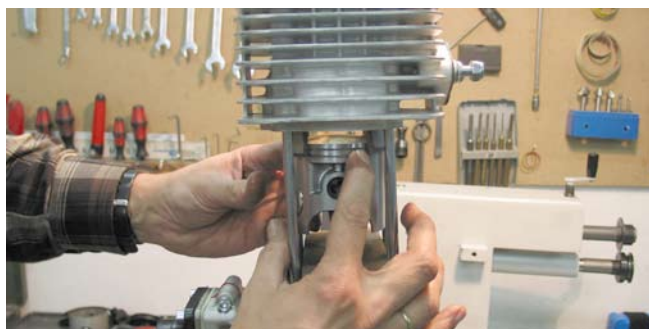
Hier wird das Dekompressionsloch vom Ruß befreit. Dieses lagert sich unweigerlich beim Betrieb des Motors an. Beschleunigt wird dies durch zuviel Öl im Benzin oder minderwertigem Öl. In diagonalem Winkel wird mit einem 3,5 mm Bohrer der Kanal gereinigt. (Achtung: vorsichtig bohren, da nur die Ablagerung entfernt werden soll. Das Loch sollte dabei nicht vergrößert werden. Die Zylinderwand könnte durchbohrt zu werden).



Schaut der Bohrer in den Auslass ist das Dekoloch sauber.



Wird der Zylinder wieder montiert, ist es notwendig die Kolbenringe zusammenzudrücken.



Das Anzugsdrehmoment der Zylinderkopfschrauben beträgt 14 Nm.



## **MOTOR**

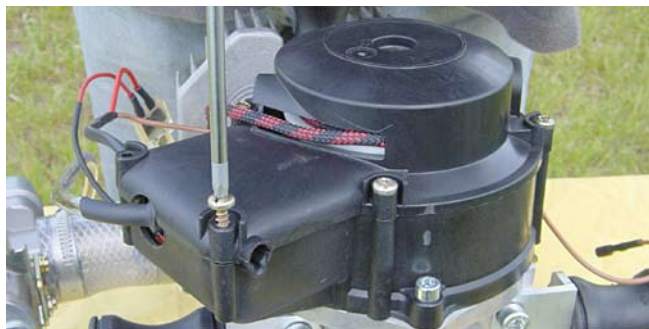
# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER

## ERSETZEN DES STARTERSEILS:

Der Starterdeckel wird abgeschraubt, die Haltespange gelöst und die Kulisse und der Finger herausgenommen.



Nun sollte die weiße Rolle entgegen der Federkraft entspannt werden.



Weißer Rolle aus dem Deckel herausnehmen. Das Starterseil kann nun aus der Rolle gezogen werden.



Um dem Starterseil Vorspannung zu geben, wird das aufgerollte Seil in die Nut gelegt und mit 3 Umdrehungen vorgespannt.



## MOTOR

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER



Die Kraftübertragung des Getriebes erfolgt über einen Poly-V Riemen (725 oder 730 8 PK). Das Übersetzungsverhältnis beträgt 1:2,43. Die Propellerdrehzahl bei Vollast beträgt ca. 2500 1/min. Der Riemen hat eine zu erwartende Lebensdauer von 50-100 h. Eine zu geringe Spannung verkürzt die Lebensdauer des Riemens drastisch. Im Zuge der Wartungsarbeiten sollte die Riemenspannung vor jedem Flug überprüft werden. Dabei sollte der Riemen nicht über 45° verdreht werden können. Besonders nach dem ersten Flug sollte besonders auf die Riemenspannung geachtet werden.

### WIE SPANNE ICH DEN RIEMEN?

Spannschraube lösen.

In der Propellernabe ist eine Innensechskantschraube (10mm). Diese wird entgegen dem Uhrzeigersinn verdreht bis der Riemen maximal lose ist.

### WIE ERSETZE ICH DEN RIEMEN?

Nachdem die Spannung des Riemens gelöst wurde, kann der Riemen von den Riemenscheiben genommen werden. Hilfreich ist gleichzeitiges Drehen der Riemenscheibe.



## GETRIEBE

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER

Das Auflegen des Riemens erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Gespannt wird der Riemen indem die inneliegende Innensechskant im Uhrzeigersinn verdreht wird.



Der Riemen sollte sich nun nicht mehr als 40 ° mit den Fingern verdrehen lassen.



Das Anwenden von Riemenspray ist beim Simonini nicht erforderlich!



## GETRIEBE

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER



Der Propeller ist 2-geteilt und besitzt zusammengesetzt eine Länge von 122cm. Das Gewicht beträgt ca. 900g. Hergestellt ist er aus GFK. Das erlaubt auch kleinere Reparaturen. Gerade nach einer Reparatur ist es zwingend notwendig den Propeller wieder zu wuchten.

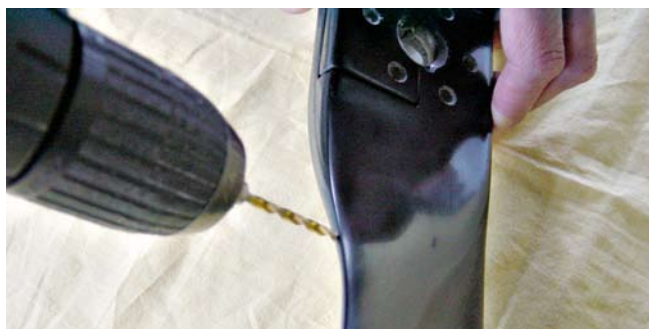


Der Propeller ist mit 6 Schrauben auf der Nabe befestigt. Angezogen wird der Propeller mit 12 Nm.



### WIE WUCHTE ICH DEN PROPELLER?

Der Propeller wird auf der Wuchtvorrichtung senkrecht ausgerichtet. Dreht er sich zu einer Seite wird in die leichtere Propellerhälfte ein 3,5mm großes Loch gebohrt.



Hier wird nun soviel Harz eingefüllt bis der Propeller sich nicht mehr zu einer Seite wegdreht.



## PROPELLER

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER

Nun wird auf gleicher Weise die Unwucht in waagerechter Position überprüft und ggf. die Unwucht ausgeglichen.



#### **ACHTUNG!**

**EIN UNWUCHTIGER PROPELLER SETZT DEN MOTOR UNNÖTIGEN VIBRATIONEN AUS, SO DASS IN KURZER ZEIT VIELE BAUTEILE ZERSTÖRT WERDEN KÖNNEN.**



#### **BENÖTIGTE MATERIALIEN ZUM WUCHTEN DES PROPELLERS:**

Wucht-Harz mit Härter, Spritze und eine gelagerte Welle zum freien drehen des Propellers (Wuchtvorrichtung).

#### **WAS BRAUCHE ICH ZUM REPARIEREN DES PROPELLERS?**

Glasfaserspachtel, Spachtel, Schleifpapier.



Hier ein Beispiel bei welchem Propeller nicht mehr repariert werden darf. Ist der Schaden zu groß wäre eine Reparatur gefährlich. Die Reparaturstelle hat wenig Halt und könnte sich bei hohen Drehzahlen wieder vom Propeller lösen - Verletzungsgefahr.



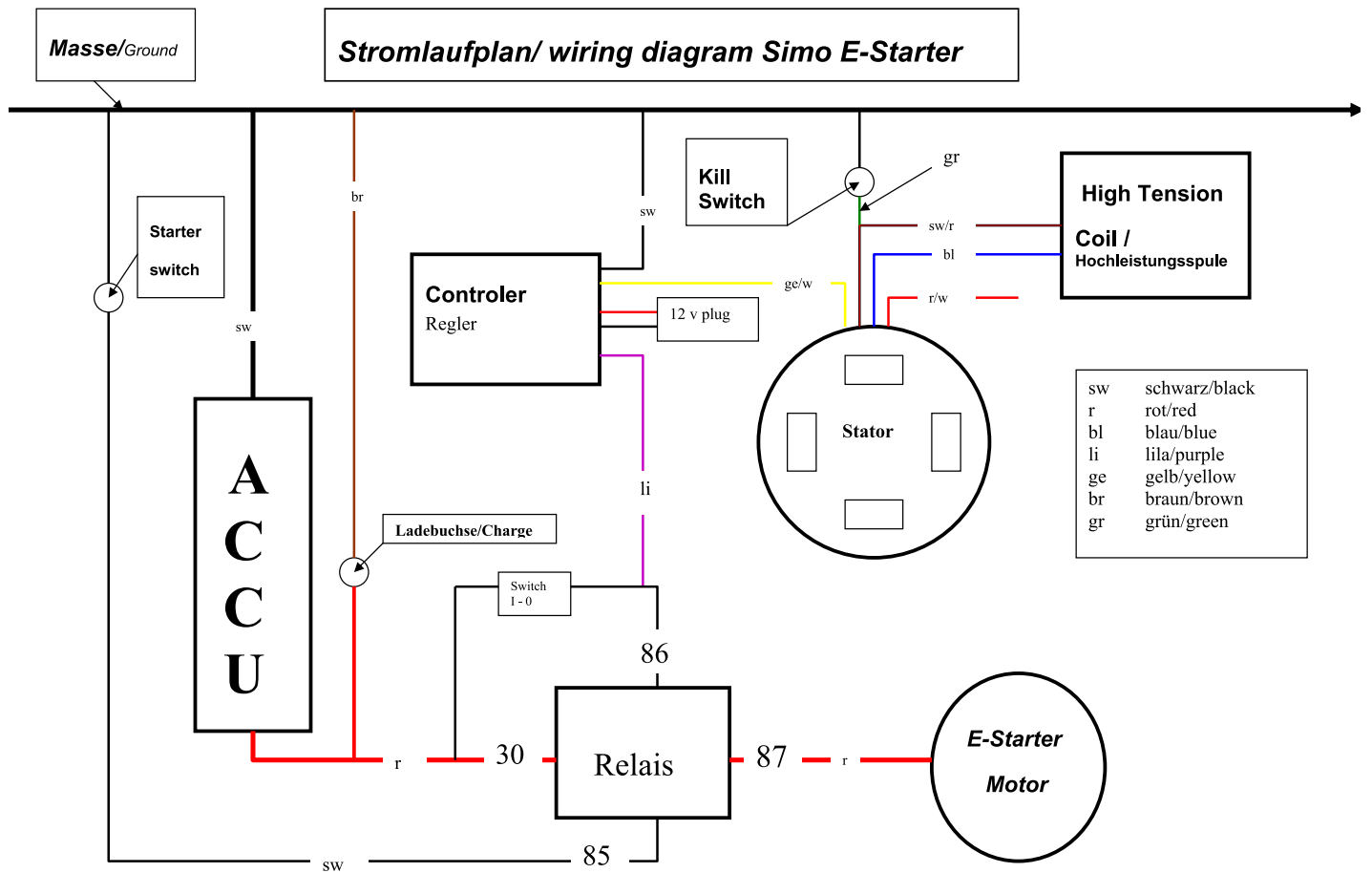
## **PROPELLER**

# SIMONINI

## HANDBUCH

FRESH BREEZE  
POWERED PARAGLIDER



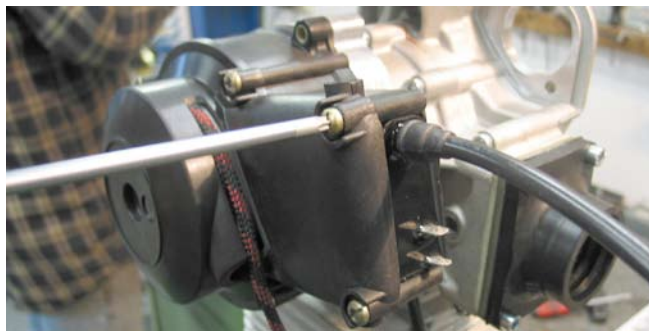


## ELEKTRIK

**SIMONINI**  
HANDBUCH

**FRESH BREEZE**  
POWERED PARAGLIDER

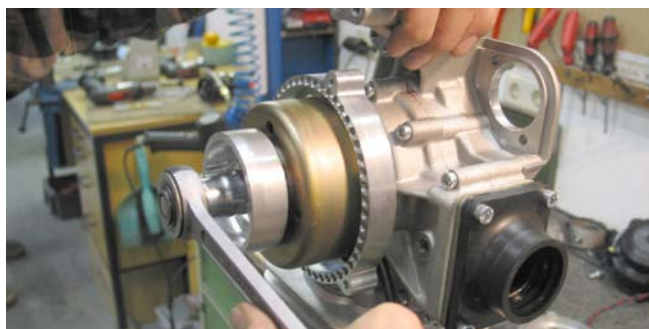
Dieser Motor ist mit einer leistungsstarken und wartungsfreien Zündanlage ausgerüstet. Diese besteht aus den Komponenten: Stator, Ladespule der Zündung, Generatorspule für die Stromversorgung und Rotor. Um Arbeiten an den Spulen durchzuführen muss Folgendes gemacht werden:



Komplettes Zündergehäuse einschließlich des Starterdeckels demontieren. Nun ist der Rotor mit dem Startertopf sichtbar. Gehalten ist dieser mit seiner Zentralschraube.



Ist die Zentralschraube herausgenommen, kann mittels eines Abziehers der Rotor abgezogen werden. Da der Rotor eine bestimmte Stellung zur Kurbelwelle haben muss, ist sein richtiger Sitz mit einer Scheibenfeder auf der Kurbelwelle vorbestimmt.



Um den Zündzeitpunkt einzustellen, müssen die beiden Sechskantschrauben der Grundplatte gelöst werden. Die richtige Stellung kann anhand des Bildes ersehen werden.



## POWER IGNITION SYSTEM

# SIMONINI

## HANDBUCH



Der Motor ist mit einem Resonanzauspuff ausgerüstet. Dies steigert die Leistung und mindert die Lärmentwicklung. Das weiße Wickelband ist aus Glasfaser hergestellt und mit Silicon verklebt.



Der komplette Auspuff ist flexibel aufgehängt um Vibrationsbrüche zu vermeiden.



Um den Auspuff beweglich zu halten haben wir verschiedene Befestigungsarten gewählt. Mittels Gummiverbindungen an der Getriebeplatte und federbelasteten Dicht-ringen an Ein- und Ausgang.



Nach 30 Stunden sollten die Brennring-Schrauben ersetzt werden. Nach 50 Stunden Überprüfung der Dichtringe und Dichtsitze.



## AUSPUFF UND SCHALLDÄMPFER

# SIMONINI

## HANDBUCH

Der Gasgriff wird je nach Anbauart in die rechte oder linke Hand genommen. Der Halteriemen hat eine variable Größenverstellung. Vor dem Start sollte der Riemen fest angezogen werden.



Der Gasgriff des Respect besitzt jeweils am Rohrende einen Schalter. Einer ist zum Starten ...



... der andere zum Abstellen des Motors.



Der Gasgriff verfügt auch über eine Reisegasarretierung. Nach Erreichen der Reiseflughöhe kann der Gasgriff über den Klemmhebel festgestellt werden. Da langes Halten des Gashebels in der Hand anstrengend ist, kann er in festgestellter Position auf die Beine gelegt werden. Die Hände sind nun für andere Dinge frei.



## **GASGRIFF RESPECT**

# SIMONINI

## HANDBUCH



Der Gasgriff des Airboss verfügt auch über einen Knopf zum Abstellen des Motors und ggf. über einen zum Starten, wenn ein E-Starters vorhanden ist.



Zuerst wird der Gasgriff in die Hand genommen ...



... und danach wird die Steuerleine und zuletzt die A-Leine gegriffen.



Dieses Bild verdeutlicht die Handhabung der Leinen und des Gasgriffes beim Start.



## **GASGRIFF AIRBOSS**

# **SIMONINI**

## **HANDBUCH**



Dieses Gurtzeug ist speziell für den Motorbetrieb konstruiert. Beim Betrieb ist darauf zu achten, dass keine losen Teile während des Betriebs in den Propeller gelangen können. Die Pilotenaufhängung kann permanent in den Karabinern bleiben.



Das Gurtzeug wird mit 3 Schließern gesichert. Zwei Beinschließern und ein Brustschließer. Es verfügt über 2 verschiedene Einstellmöglichkeiten. Zum Einen sind es die Schnallen die am vorderen Sitzbrett angeschlagen sind. Diese Regulieren das Absenken und Heben des Sitzbrettes. Beim Start sollten diese leicht angezogen sein, damit das Reinsetzen ins Gurtzeug nach dem Abheben erleichtert wird. Vor der Landung wird empfohlen das Sitzbrett voll abzusenken, um eine maximal günstige Landehaltung einnehmen zu können. Die Beinschlaufen brauchen nicht besonders fest angezogen werden.



Die andere Einstellmöglichkeit reguliert die Sitzhaltung im Flug. Ist sie stark angezogen sitzt man aufrechter. Lässt man sie loser, so kann man damit eine leichte Rückenlage erreichen.



Das Gurtzeug verfügt außerdem über 2 Taschen, die während des Fluges leicht erreichbar sind.



## GURTZEUG UND AUFHÄNGUNG

# SIMONINI

## HANDBUCH

Jetzt kniet man vor dem Motor und zieht die Tragegurte über die Schultern.



Danach wird die Pilotenaufhängung in die Abwurfvorrichtung des Motors eingehängt. Gewöhnlich wird das hinterste Loch verwendet. Die Abwurfvorrichtung sollte bei drohender Gefahr z.B. Wasserlandung, Feuer in großer Höhe oder Baumlandung aktiviert werden.

Die Auslösung erfolgt, indem die beiden Bänder des Abwurfschäkels nach außen gezogen werden. Da der Motor nun nicht mehr über die Aufhängung am Schirm hängt wird der Pilot in starke Rückenlage gebracht. Jetzt kann der Motor leicht von den Schultern rutschen. Die Landung erfolgt jetzt ohne Motor.



## GURTZEUG UND AUFHÄNGUNG

# SIMONINI

## HANDBUCH



Jetzt steht man mit dem gesamten Motor auf und geht zum Schirm. Dieser wird in die Karabiner der Pilotenaufhängung eingehängt.

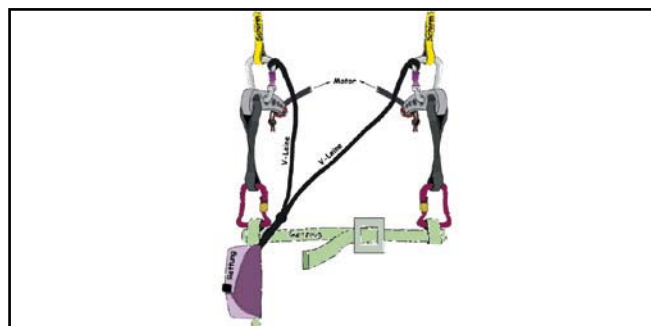


Danach wird der Gagriff und die Bremsschlaufen in die Hand genommen, der Motor gestartet, der Wind gecheckt und der Startlauf begonnen.



## RETTUNGS AUFHÄNGUNG

Hier eine Beispielzeichnung wie das Rettungsgerät mittels der V-Leine zu befestigen ist. Das Rettungsgerät sollte mit der V-Leine an der Pilotenaufhängung verbunden sein. Bei einer eventuellen Auslösung wäre so eine optimale Landehaltung möglich. Das Rettungsgerät sollte nicht in den Karabinern des Gurtzeugs eingehängt sein, da bei Rettungsöffnung Rückenlage droht.



## GURTZEUG UND AUFHÄNGUNG

**SIMONINI**  
HANDBUCH



## WIE MONTIERE ICH DAS GURTZEUG WINGMAN CB?

Als erstes wird das Gurtzeug mittels der Klettverschlüsse am Rückenrahmen fixiert.



Dieses Bild zeigt das angekletteten Gurtzeug.



Danach werden Die CB-Stangen in die Aufnahmen vom Rückenrahmen geschoben.



Damit die CB Stangen in der richtgen Position verbleiben, werden sie mittels diesem Bolzen gesichert.



**WINGMAN CB**

**SIMONINI**  
HANDBUCH

Die Einstellgurte vom Wingman CB für den seitenlichen Halt verlaufen außerhalb von den CB-Stangen.



Die hintere Pilotenaufhängung wird mit dem Quickrelease in die Ringösen eingehängt.



Hier wird die Einstellung für die hintere Pilotenaufhängung eingestellt. In der Grundeinstellung wird die Öse bis zum Karabiner gezogen. Leichte Piloten sollten eine enge Einstellung vornehmen. Schwere Piloten eine weite.



Die Tragegurte vom Gurtzeug werden unterhalb des Rückenpolsters am Rahmen mit dem Gurtschloss zusammengebracht.



**WINGMAN CB**

**SIMONINI**  
**HANDBUCH**

Der Gleitschirm wird in die eckigen Stahkarabiner eingehängt.



**WINGMAN CB**

**SIMONINI**  
**HANDBUCH**



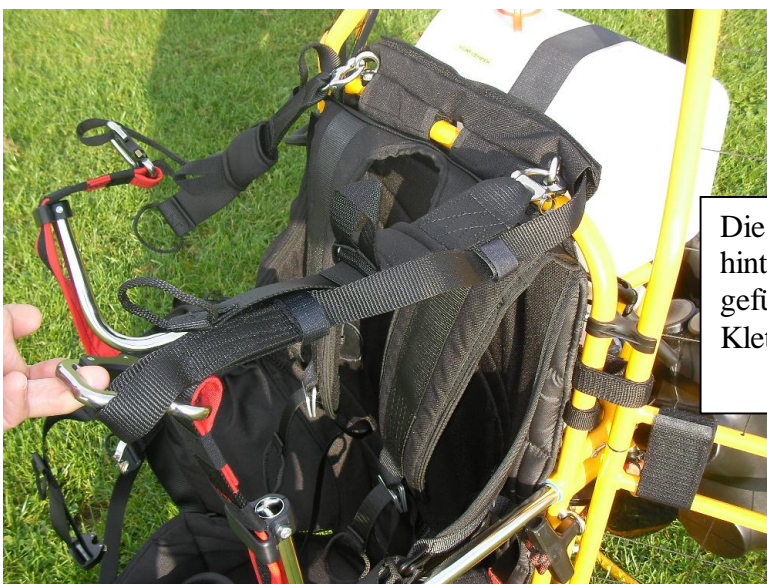
## Besonderheiten beim Wingman Cbi (integrierte Rettung)



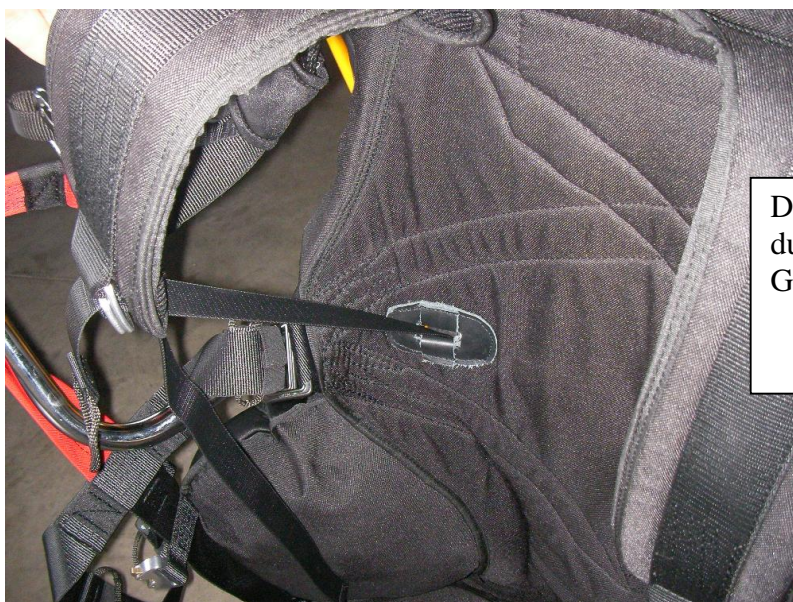
Beim Wingman Cbi ist die Rettung in das Gurtzeug integriert. Der Neoprenaussencontainer ist mit einem Reißverschluß an der Seite des Gurtzeuges befestigt. Die V-Leine verläuft hinter dem Piloten. Wichtig: Wie im Bild zu erkennen wird der V-Leinentunnel außerhalb der CB-Stange geführt



Auch hier zu erkennen das die V-Leine hinter dem Piloten verläuft



Die V-Leine wird von hinten an die Karabiner geführt und mit den Klettbandschlaufen fixiert



Die Tragegurte verlaufen nun durch das Rückenteils des Gurtzeuges

WINGMAN Cbi

**WINGMAN CB**

***SIMONINI***  
***HANDBUCH***



## **FOLGENDE PUNKTE MÜSSEN VOR JEDEM START DURCHGEFÜHRT WERDEN!**

01. ALLE TEILE UND SCHRAUBEN AUF FESTEN SITZ PRÜFEN!
02. SICHTPRÜFUNG DES KÄFIGS UND RAHMENS AUF BRÜCHE !
03. PROPELLERNABE OHNE SPIEL ?
04. RIEMENSPANNUNG KORREKT ?
05. ÜBERPRÜFUNG DER GUMMIELEMENTE DES AUSPUFFES !
06. BENZINFILTER NICHT VERSCHMUTZT ?
07. MOTOR, VERGASER UND TANK SIND DICHT ?
08. GENÜGEN KRAFTSTOFFVORRAT ?
09. PILOTENAUFHÄNGUNG OHNE BESCHÄDIGUNG ?
10. SCHIRM OHNE BESCHÄDIGUNG ?
11. STELLUNG DES GASHEBELS ?
12. REISEARRETIERUNG GELÖST ?
13. BENZINHAHN OFFEN ?
14. BELÜFTETER TANKDECKEL AUF DEM TANK ?
15. PROPELLER FREI - MOTOR STARTEN !
16. FÜHREN SIE EINEN VOLLGASTEST DURCH !
17. TESTEN SIE DIE FUNKTION DES AUSSCHALTERS !
18. PILOT ORDNUNGSGEMÄß EINGEHÄNGT ?
19. WO IST DIE WINDRICHTUNG UND WIE HOCH IST DIE WINDSTÄRKE ?
20. STARTSTRECKE FREI ?

**ALLES O.K.? START FREI!**



## **VORFLUGKONTROLLE**

**SIMONINI**  
HANDBUCH

**FRESH BREEZE**  
POWERED PARAGLIDER



### **FOLGENDE PRÜFUNGEN MÜSSEN VOR DEM START DURCHGEFÜHRT WERDEN**

- ☒ KÄFIG AM RAHMEN GESICHERT
- ☒ EVENTUELLE KÄFIGDEFORMATIONEN SUCHEN
- ☒ PROPELLERNABE OHNE SPIEL, PROPELLER OHNE BESCHÄDIGUNG UND SCHRAUBEN ANGEZOGEN
- ☒ RIEMENSPIANNUNG O.K.
- ☒ STOPSCHALTER UNTER VOLLAST TESTEN
- ☒ VOLLGASTEST MIN. 6000 U/MIN
- ☒ BENZINANLAGE AUF UNDICHTIGKEITEN PRÜFEN
- ☒ PILOTENAUFHÄNGUNG OHNE VERSCHLEISS
- ☒ FESTER SITZ DES KERZENSTECKERS
- ☒ BELÜFTETERTANKDECKEL AUFGESCHRAUBT
- ☒ SCHIRM, LEINEN UND TRAGEGURTE AUF BESCHÄDIGUNG UNTERSUCHEN
- ☒ SÄMTLICHE GUMMIPUFFER AUF RISSE PRÜFEN
- ☒ AIRBOX RICHTIG BEFESTIGT

### **FOLGENDE PRÜFUNGEN MÜSSEN MINDESTENS ALLE 10 STUNDEN DURCHGEFÜHRT WERDEN**

- ☒ BENZINFILTERVERUNREINIGUNG
- ☒ REINIGEN DER SCHWIMMERKAMMER
- ☒ ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER-DURCHLASS GEWÄHRLEISTEN
- ☒ RIEMEN AUF VERSCHLEISS ÜBERPRÜFEN
- ☒ AUSPUFFANLAGE AUF RISSE PRÜFEN. CHECK DER BRENNRINGSCHRAUBE
- ☒ ABGASSTUTZENVERSCHRAUBUNG PRÜFEN
- ☒ UNDICHTIGKEITEN
- ☒ FUNKTION DER TRAGEGURTE

### **FOLGENDE PRÜFUNGEN MÜSSEN MINDESTENS ALLE 50 STUNDEN DURCHGEFÜHRT WERDEN**

- ☒ ANTRIEBSRIEMEN ERSETZEN
- ☒ KABELVERBINDUNGEN PRÜFEN
- ☒ BOWDENZUG AM OBEREN SCHRAUBNIPPEL AUF VERSCHLEISS UNTERSUCHEN
- ☒ TANK AUF SCHEUERSTELLEN HIN UNTERSUCHEN
- ☒ AUSTAUSCH DER KERZE UND DES KERZENSTECKERS
- ☒ AUSTAUSCH DER GUMMIMETALLVERBINDUNGEN DES AUSPUFFES ( 3 ELEMENTE)
- ☒ AUSTAUSCH DER SCHRAUBEN UND MUTTERN (M 5 X 45 UND M 5 X 50) AN DEN BRENNRINGEN DER AUSPUFFANLGE
- ☒ PRÜFEN DER DURCHLASSÖFFNUNG DES ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFERS
- ☒ ALLE SCHRAUBEN UND SCHELLEN AUF FESTEN SITZ PRÜFEN
- ☒ ANSAUGSCHLAUCH (FLEX) ERSETZEN

### **PRÜFZYKLEN FÜR FRESH BREEZE MOTOREN**

**SIMONINI**  
HANDBUCH



- ☑ KLEMMSCHRAUBE FÜR PROPELLERNABE ERSETZEN (8 X 40)
- ☑ STARTERFINGER ERSETZEN
- ☑ VERGASERNADEL TAUSCHEN (6L1)
- ☑ NADELDÜSE TAUSCHEN (2,72)
- ☑ PROPELLERWUCHTUNG

### **FOLGENDE PRÜFUNGEN MÜSSEN MINDESTENS ALLE 100 STUNDEN DURCHGEFÜHRT WERDEN**

- ☑ ZYLINDERKOPFDEMONTAGE UND REINIGEN DES DEKOMPRESSIONSLOCHES
- ☑ AN DER AUSLASSEITE DES ZYLINDER DIE KOLBENRINGE AUF LEICHTGÄNGIGKEIT PRÜFEN
- ☑ KARABINER DER PILOTENAUFHÄNGUNG TAUSCHEN
- ☑ GASSCHIEBER ERSETZEN
- ☑ MEMBRAN ERSETZEN
- ☑ PROPELLERWELLENLAGER TAUSCHEN
- ☑ KURBEWELLENLAGER PRÜFEN

### **GLEITSCHIRM**

ALLE 2 JAHRE MUSS DER GLEITSCHIRM ZUR KONTROLLE ZUM JEWEILIGEN HERSTELLER DES SCHIRMES GEBRACHT WERDEN.

### **MOTOR**

DER MOTOR MUSS EINMAL JÄHRLICH UNGEACHTET DER GELAUFENEN STUNDEN NACH OBEN BESCHRIEBENEN PUNKTEN HINSICHTLICH VERSCHLEISS ODER VORZEITIGER MATERIALERMÜDUNG UNTERSUCHT WERDEN

DIE JÄHRLICHE PRÜFUNG DARF NUR IM WERK, UNSEREN VERTRIEBSPARTNERN ODER PRÜFERN KLASSE 5 DURCHGEFÜHRT WERDEN.



**OHNE DIESE OBEN BESCHRIEBENEN PRÜFUNGEN BESTEHT KEIN ANSPRUCH AUF GARANTIE ODER SONSTIGE LEISTUNGEN.**



**ZUR INSTANDHALTUNG DER MOTOREN DÜRFEN NUR ORIGINAL FRESH BREEZE ERSATZTEILE VERWENDET WERDEN. EIN ERSATZ DURCH ÄHNLICH ANMUTENDE TEILE GEWÄHRLEISTET NICHT DIE GEPRÜFTE FESTIGKEIT UND SICHERHEIT WIE VON FRESH BREEZE ORIGINALTEILEN DIE ALS MUSTER VOM DULV GETESTET WURDEN.**

### **PRÜFZYKLEN FÜR FRESH BREEZE MOTOREN**

**SIMONINI**  
HANDBUCH



## **BEACHTEN SIE BEIM BETRIEB VON FRESH BREEZE MOTOREN IMMER FOLGENDE HINWEISE !**

- GEHE IMMER SEHR SORGFÄLTIG MIT DEM MOTOR UM. UNACHTSAMKEITEN ODER AUSSER ACHT LASSEN VON HINWEISEN KANN ZU SCHWEREN VERLETZUNGEN FÜHREN!
- GREIFE NIEMALS IN DEN DREHENDEN PROPELLER. HOHES VERLETZUNGSRISIKO!
- DER MOTOR DARF NICHT AM BODEN STEHEND GESTARTET WERDEN. HOHES VERLETZUNGSRISIKO!
- KEINE HEISSEN TEILE (MOTOR, AUSPUFF) BERÜHREN. RISIKO VON BRANDVERLETZUNGEN!
- Das Körpergewicht bei Piloten ohne Flugerfahrung darf nicht unter 80 kg liegen. Es droht Stall oder Twistgefahr.

### **SICHERHEITSHINWEISE**

**SIMONINI**  
**HANDBUCH**





