

X. TRANSPORT, KONSERWACJA I OBSŁUGA STATKU POWIETRZNEGO

*Konserwacja paralotni i uprzęży.
Montaż i demontaż napędu.
Regulacja silnika i jej wpływ na osiągi i żywotność.
Przyrządy kontrolno-pomiarowe silnika.
Proste czynności obsługowe.
Konserwacja i przechowywanie.*

Skrzydło powinno być przechowywane w stanie suchym, w temperaturach średnich lub niskich. Jeśli jest miejsce, to skrzydło może być przechowywane możliwie luźno złożone. W czasie transportu skrzydła, nie należy zostawiać go w bagażniku, gdzie na skutek operacji słonecznej, temperatura może być zbyt wysoka. Skrzydło przed złożeniem należy wysuszyć jeśli było wilgotne lub zmoczone. Jeśli skrzydło paralotni ulegnie pobrudzeniu, możemy jedynie delikatnie oczyścić je za pomocą wilgotnej ściereczki. Nie wolno skrzydła prać oraz używać detergentów. W przypadku zanurzenia paralotni w wodzie morskiej, należy ją wypłukać w wodzie słodkiej, wysuszyć w miejscu przewiewnym, ale nie nasłonecznionym, a po dwóch latach dokonać przeglądu, w tym kontrolę wytrzymałości olinowania.

Skrzydło należy składać komorami. Przeciwdziała się w ten sposób zagnieceniom sztywników, szczególnie tych, które są wyposażone w żyłkowe usztywnienia, co pozwala zachować wloty komór w nienaruszonym stanie. Za stan techniczny skrzydła odpowiada wyłącznie pilot. Skrzydło paralotni podlega przeglądowi: po zdarzeniu, w którym mogło dojść do naruszenia jego struktury; jeżeli na skrzydle wykonywane są loty szkolne lub w tandemie; dla wiedzy pilota na temat stanu technicznego urządzenia. Uprząż paralotniowa nie podlega obowiązkowym przeglądom. Konserwacja i obsługa zapasu (SIP) polega na regularnym wietrzeniu i składaniu według instrukcji producenta.

Montaż i demontaż napędu powinniśmy przeprowadzać zawsze według tej samej kolejności, sprawdzając przy okazji wszystkie elementy napędu pod kątem ich prawidłowego funkcjonowania i ewentualnych defektów. Na pracę silnika wpływa regulacja gaźnika i przeniesienia napędu poprzez pasek klinowy. Pilot zazwyczaj nie posiada wiedzy na temat prawidłowej regulacji, dlatego powinien takie czynności zlecać producentowi lub autoryzowanemu serwisowi. Zła regulacja silnika, a szczególnie zbyt duże zubożenie mieszanki paliwowo powietrznej w krótkim czasie doprowadza do zniszczenia silnika.

Przed lub po locie sprawdzamy wszystkie instalacje, elementy łączne, śmigło, układ wydechowy i elementy łączące napęd z uprzężą. Napęd może być wyposażony w przyrządy pokazujące prędkość obrotową silnika, temperaturę spalin, temperaturę głowicy, czas pracy silnika. Poza tym pilot musi mieć możliwość kontroli poziomu paliwa.

Napęd można przewozić wewnątrz auta, lub na zewnątrz, na specjalnie przystosowanym do tego bagażniku. Do transportu należy napęd zabezpieczyć. Jeżeli jest przewożony wewnątrz auta, to należy zabezpieczyć paliwo przed rozlaniem. Jeżeli na zewnątrz – to przed zabrudzeniem. Wózek motoparalotni transportujemy na specjalnie przygotowanym wózku lub przyczepie. Śmigło ppg lub ppgg zabezpieczamy pokrowcem ochronnym, aby zabezpieczyć je przed uszkodzeniem krawędzi, opadem deszczu, kurzem, promieniowaniem UV szkodliwym dla śmigieł laminatowych oraz wilgocią, na którą są wrażliwe śmigła drewniane.

Silniki dwusuwowe napędzane są mieszanką paliwa z olejem mineralnym. Mieszankę do silnika dwusuwowego należy przygotować bezpośrednio przed lotem.