

## XI. BUDOWA NAPĘDU PPG

*Montaż i demontaż napędu.*

*Regulacja silnika i jej wpływ na osiągi i żywotność.*

*Przyrządy kontrolno-pomiarowe silnika.*

*Proste czynności obsługowe, konserwacja i przechowywanie.*

*Transport napędu oraz materiałów pędnych i smarów.*

W lataniu napędowym, wykorzystywane są skrzydła z profilem samostatecznym. Dzięki takiemu rodzajowi profilu, skrzydło może latać szybciej i jest bardziej odporne na podwinięcia, chociaż nie zabezpiecza to skrzydła przed podwinięciem w ekstremalnych warunkach atmosferycznych. Użytkowanie skrzydła samostatecznego w niewielkim stopniu różni się od użytkowania skrzydła z profilem klasycznym, ale przy zakupie, należy zapoznać się z różnicami. Są one dokładnie opisane w instrukcji każdego skrzydła. Skrzydła napędowe wyposażone są w tryмеры. Trymer jest urządzeniem, które pozwala zmieniać kąt natarcia i profilu skrzydła, poprzez zmianę długości taśm rzędu D.

Uprząż PPG jest zbudowana podobnie do uprząży stosowanych w lataniu bez napędu. Pilot jest owinięty taśmami w taki sposób, aby nie wypadł spomiędzy nich. Taśmy są łączone metalowymi klamrami. Główne taśmy to dwie taśmy udowe, taśma piersiowa i taśmy barkowe. Uprząż wyposażona jest też w deskę służącą do siedzenia. Do uprząży mocujemy także zapas (SIP – spadochron innego przeznaczenia), paralołnię oraz napęd.

Mocowanie napędu może odbywać się za pomocą wag lub wypór. Wypory mogą być górne lub dolne, w zależności od tego czy są poprowadzone nad, czy pod ramionami pilota. Mocowanie taśm paralołni musi zapewniać takie podwieszenie, aby pozycja pilota w powietrzu była pionowa, a wektor ciągu był zbliżony do poziomego. Pozycję pilota w uprząży oraz podwieszenie do skrzydła, należy wyregulować przed pierwszym lotem poprzez podwieszenie pilota zgodnie z instrukcją obsługi dołączoną do napędu PPG. Pilot w powietrzu siedzi na desce uprząży.

Ponieważ napędy są, w znakomitej większości, wyposażone w silniki dwusuwowe, dlatego pilot przed lotem powinien sporządzić mieszankę paliwa z olejem zgodnie z zaleceniami producenta. Podczas robienia mieszanki pilot musi wziąć pod uwagę takie parametry jak liczba oktanowa paliwa, rodzaj oleju, proporcja oleju w stosunku do ilości paliwa oraz potrzebna do lotu ilość paliwa. W czasie lotu pilot musi mieć możliwość kontrolować ilość paliwa jaką ma do dyspozycji.

Pilot ma obowiązek dbać o stan techniczny napędu, jak i wszystkich pozostałych elementów paralołni. Przed każdym lotem pilot musi mieć sprawdzone wszystkie połączenia w napędzie (wszystkie połączenia śrubowe, łączniki gumowe, połączenie śmigła z piastą, stan śmigła, wszystkie połączenia układu wydechowego), instalację paliwową i elektryczną, stan przekładni i paska klinowego jeżeli jest oraz połączenia napędu z uprzążą. Napęd musi być czysty, bez wycieków paliwa i zabrudzeń. Przy napędzie oraz uprząży nie może być żadnych luźnych elementów, które mogłyby dostać się w obszar pracy śmigła, przekładni lub gorących elementów wydechu.

Próby silnika wykonujemy zawsze z napędem na plecach i manetce w dłoni, z napędem zmontowanym. Próby wykonujemy w miejscu, gdzie nie ma osób postronnych, szczególnie dzieci oraz wolno biegających zwierząt, zwracając również uwagę na uciążliwość hałasu, jaką powoduje napęd. Napęd należy transportować i przechowywać w stanie suchym bez paliwa. Paliwo należy przechowywać i transportować w osobnym, szczelnym pojemniku przeznaczonym do tego celu.