



## MANUAL USO Y MANTENIMIENTO THOR130

*Gracias por adquirir un paramotor PAP y confiar en nuestra experiencia.*

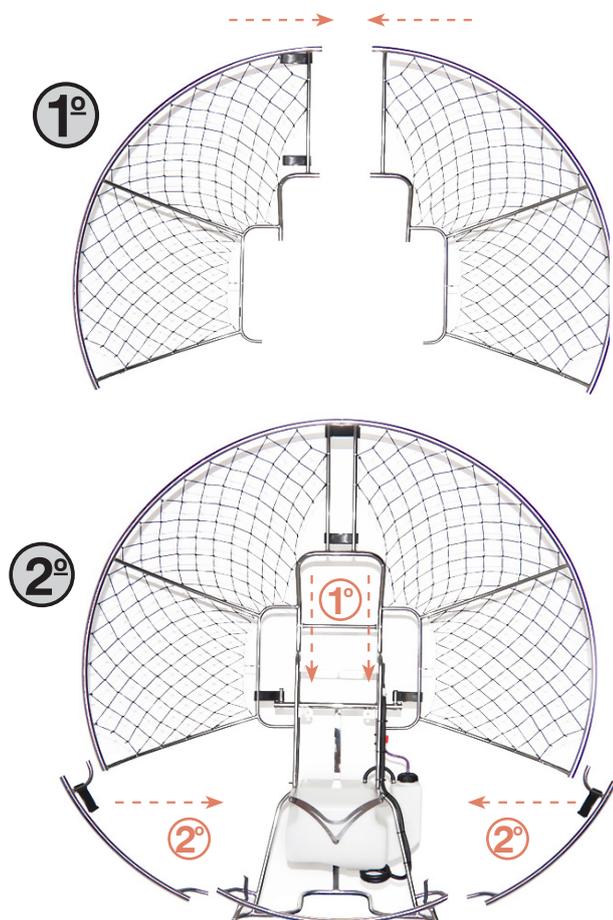
*Esta aeronave os permitirá acceder de una forma muy simple a un tipo de vuelo doméstico similar al de vuestros sueños infantiles. Este manual es un resumen de recomendaciones básicas sobre su manejo.*

*Disfrutad de vuestro paramotor respetando siempre las normas de vuelo.*

### MONTAJE CHASIS 3 PARTES

Comenzamos uniendo los aros exteriores, que presentaremos sobre la parte central arnés+motor, y unimos de arriba hacia abajo.

A continuación pondremos las 2 varillas inferiores y procederemos a fijar todos los clips.



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

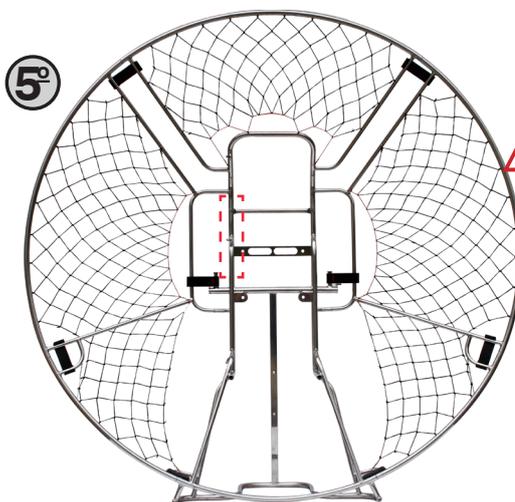
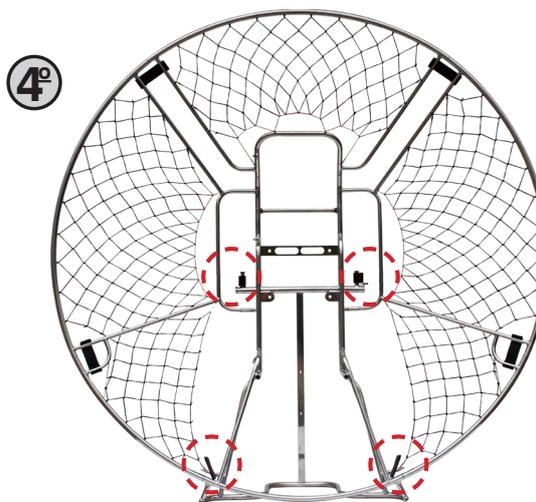
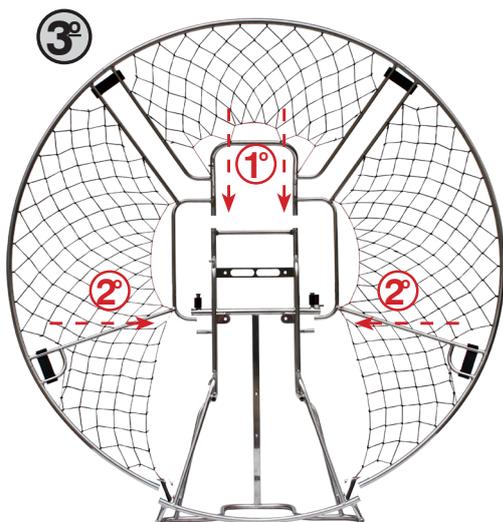
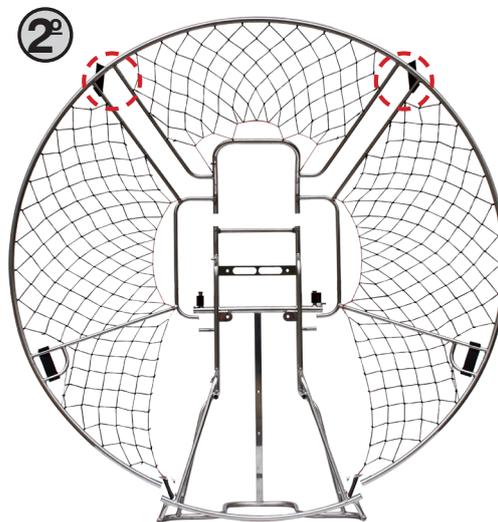
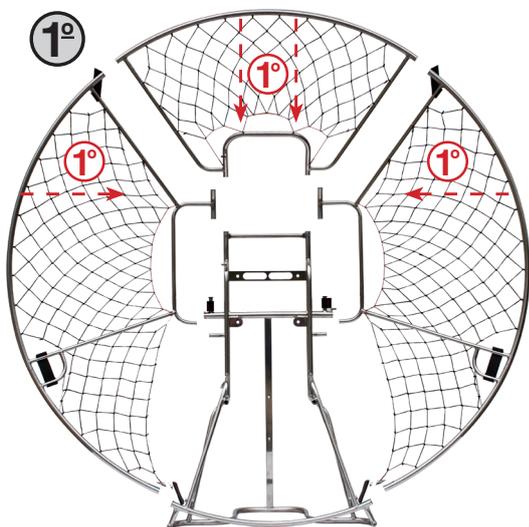


## MONTAJE CHASIS 4 PARTES

Unir la parte superior con las dos partes laterales. Fijar los clips y unir las 3 partes unidas previamente a la base del chasis. Primero unir la parte central superior y a continuación los laterales. Cuando todo este ensamblado fijar todos los clips.

Para el desmontaje repetir el proceso en sentido inverso.

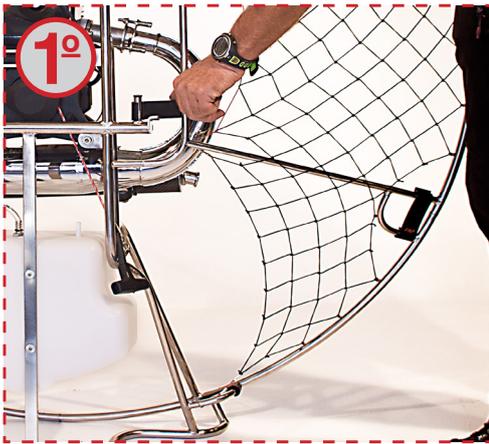
Aseguraos que las uniones estén bien limpias y fijar bien los clips.



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



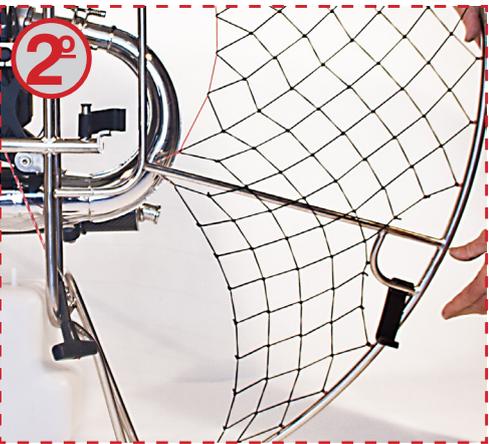
## DESMONTAJE DE LAS BARRAS INFERIORES DEL CHASIS UNIDAS POR LA RED EN EL CHASIS MODELO 2014



1º Quitar el clip de unión a la base del chasis.



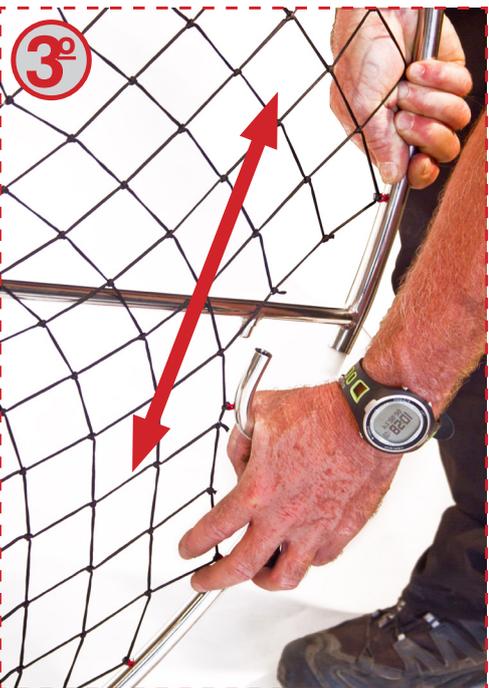
4º Quitar el clip que une la barra del chasis a la base del chasis.



2º Quitar el clip de unión exterior.



5º Con el objetivo de terminar de separar la barra, tirar levemente en el sentido que muestra la flecha de dirección.



3º Con el objetivo de separar la barra inferior del chasis. Sujetar la barra como muestra la imagen y tirar del chasis levemente en el sentido que muestran las flechas de dirección.



6º La barra queda completamente separada unida por la red a la parte superior del chasis.

# MONTAJE DE LAS BARRAS INFERIORES DEL CHASIS UNIDAS POR LA RED EN EL CHASIS MODELO 2014



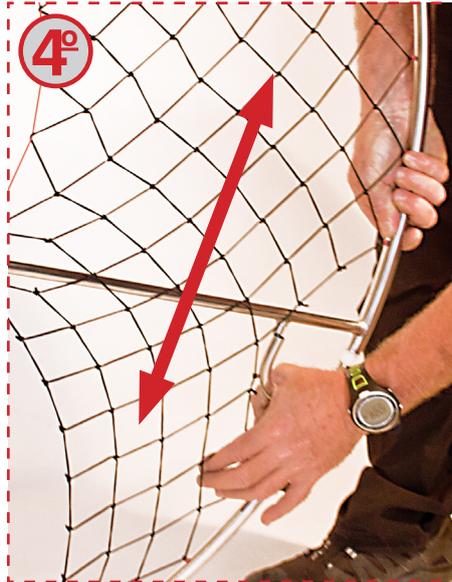
Antes de empezar el montaje, nos aseguramos que la posición de la barra unida por la red sea como la que se muestra en la imagen.



Primero unimos la parte de la barra a la base del chasis ejerciendo una leve presión en el sentido de la flecha de dirección. Para facilitar el empuje en la dirección adecuada podeis ayudarnos con el pulgar en el tubo exterior como muestra el siguiente detalle.



Fijar el clip que une la barra del chasis a la base del chasis.



Para unir la barra inferior a la parte superior del chasis. Separar progresivamente la barra de la parte superior ejerciendo una fuerza leve en la dirección que indican las flechas.

El objetivo es alcanzar la separación necesaria para que los pernos de unión se introduzcan en el interior de los tubos.



Podeis apoyar dichos pernos en el canto de los tubos y ejercer una leve presión hacia el interior con la palma de la mano para que terminen de introducirse los pernos en los tubos.

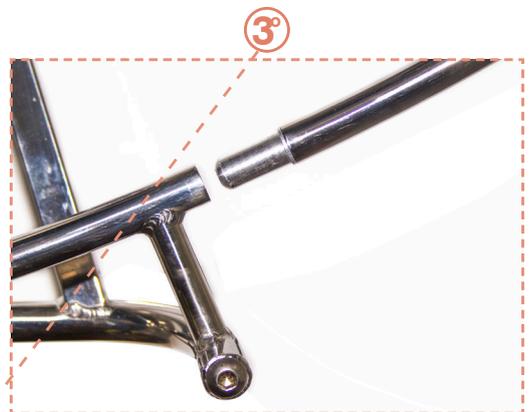
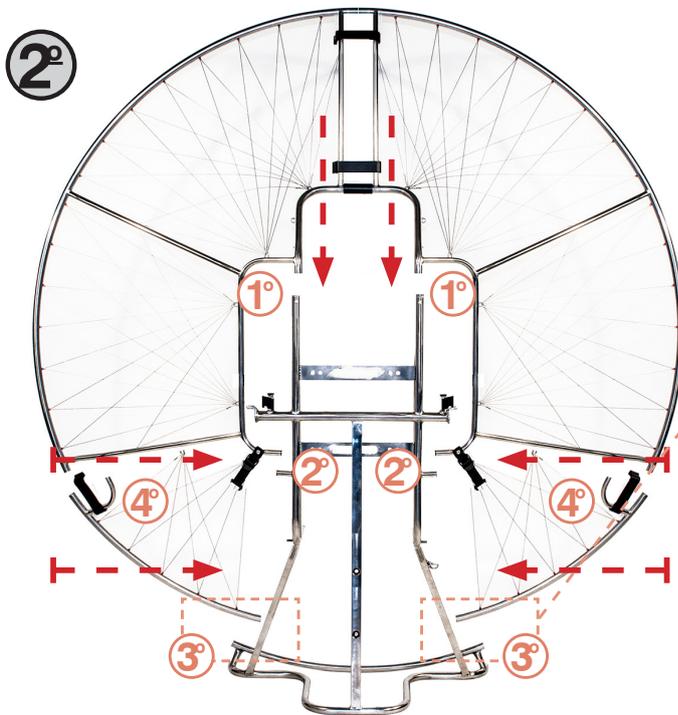
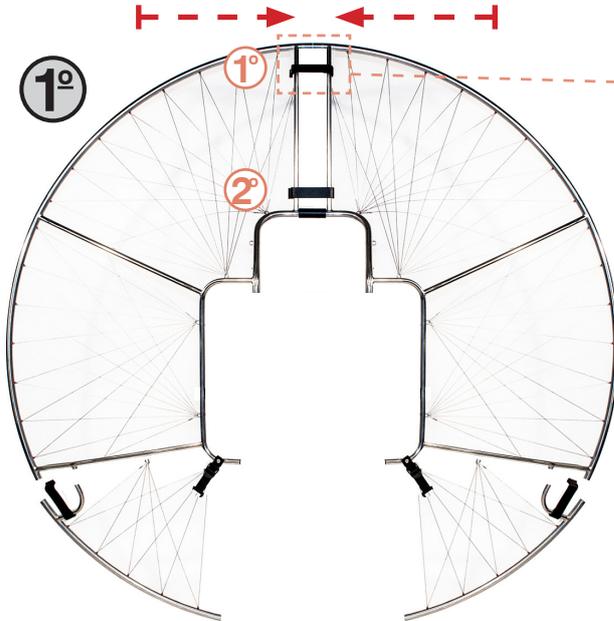


Fijar el clip exterior de la barra

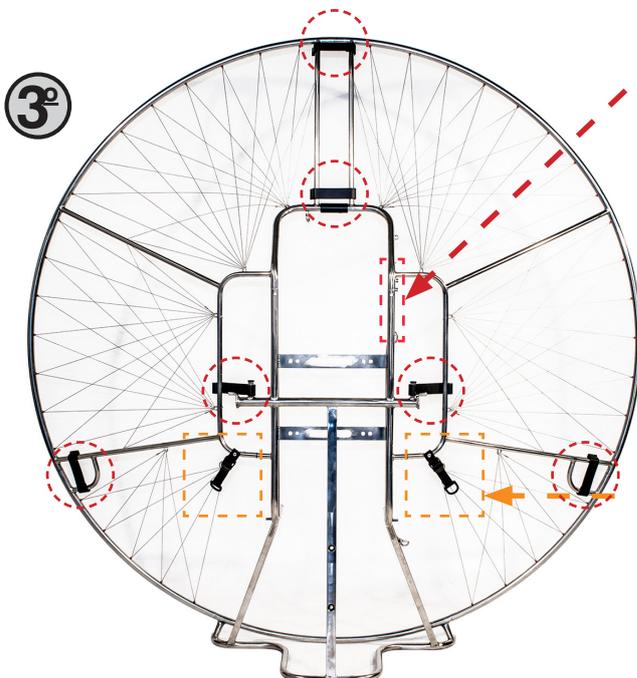


Fijar el clip de unión a la base del chasis.

# MONTAJE CHASIS 3 PARTES modelo 2016



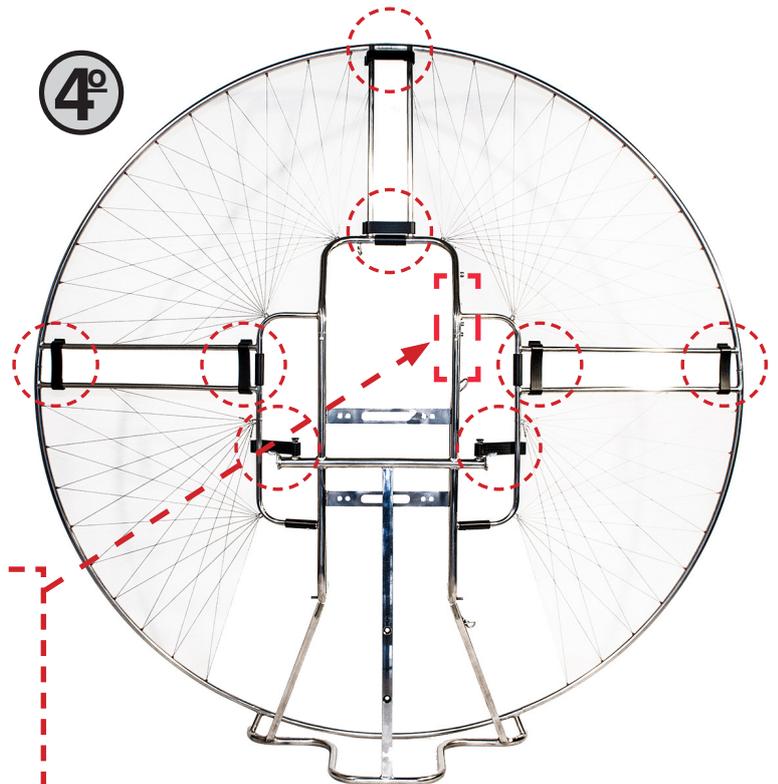
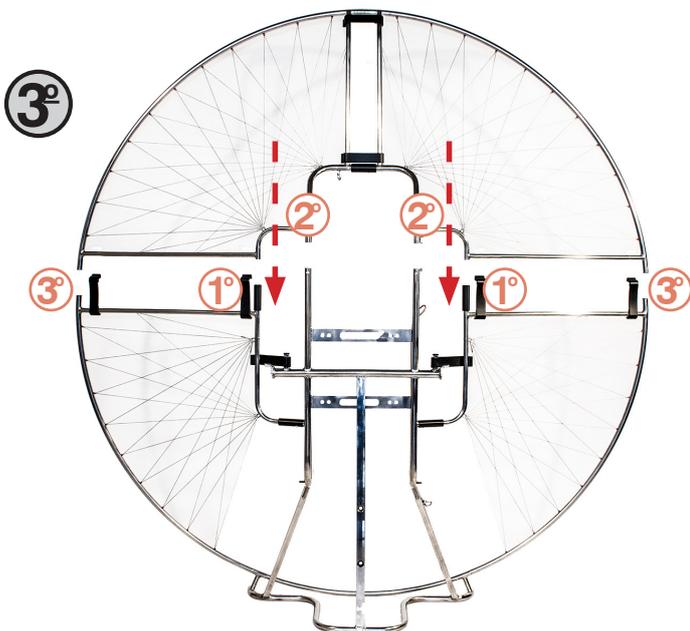
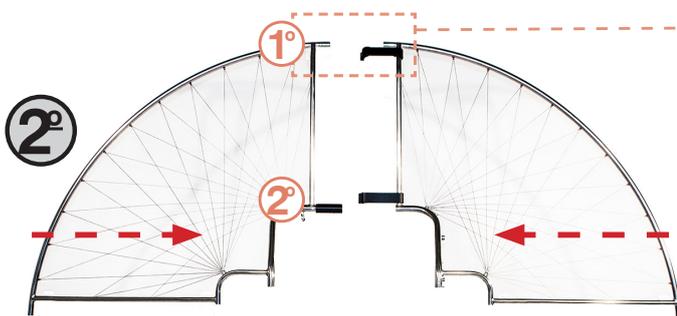
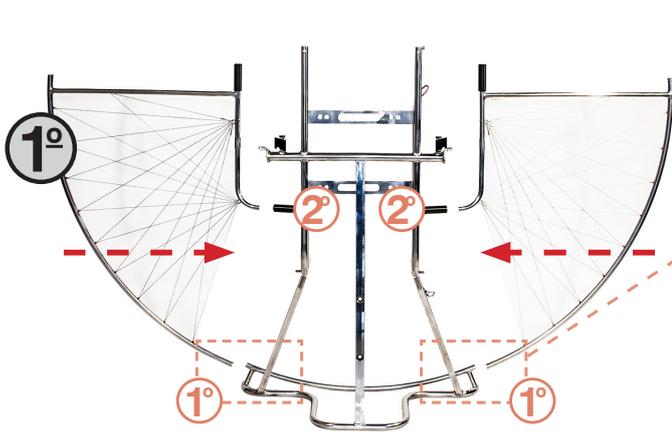
  
**NO OLVIDAR PONER EL CLIP DE SEGURIDAD DE LA BARRA DE REFUERZO.**  
**NO INCLUIDA EN TODOS LOS MODELOS**



  
**NO OLVIDAR DESTENSAR LAS REDES INFERIORES PARA EL DESMONTAJE Y TENSARLAS EN EL MONTAJE.**



# MONTAJE CHASIS 5 PARTES modelo 2016



  
**NO OLVIDAR  
PONER EL CLIP  
DE SEGURIDAD  
DE LA BARRA DE  
REFUERZO.**  
**NO INCLUIDA  
EN TODOS LOS  
MODELOS**



## SILLA

La silla es de la marca Sup'Air diseñada específicamente para PAP y os proporcionará un confort óptimo. Dispone de mosquetones y clips automáticos con cierre anti-olvido. Prolongador de tabla articulable interiormente. Poleas para el acelerador, y bolsillos de neopreno. Preinstalación del paracaídas y del cuenta RPM.

Aunque todos los elementos de cada paramotor pasen por un control de calidad antes de ser enviados es recomendable comprobar que la silla está correctamente fijada al chasis, comprobad también el buen funcionamiento de los enganches de seguridad y las poleas del acelerador del parapente (fig 08).



## HÉLICE

Si no tenéis llave dinamométrica apretarla justo un poco más a partir del tope. **NUNCA ARRANCAR EL MOTOR SIN HÉLICE O REDUCTORA.**

Es muy importante verificar su TRAKING (la diferencia que pueden tener las puntas en su banda de rodadura). Normalmente, la causa es haberlas apretado asimétricamente, una más que la otra. En motores sin embrague: quitar la bujía para que la hélice pueda girar con facilidad). Con un instrumento alargado (tipo llave o eje) apoyado sobre la parte baja del chasis, hacer girar la hélice, y verificar que todos los planos pasan en el mismo eje.

**IMPORTANTE:** cada vez que montéis la pala, es necesario reapretar los tornillos durante la siguiente hora de vuelo. Inspeccionar que la hélice no esté dañada, que esté bien fijada y que gire correctamente sin hacer ruidos extraños de motor.

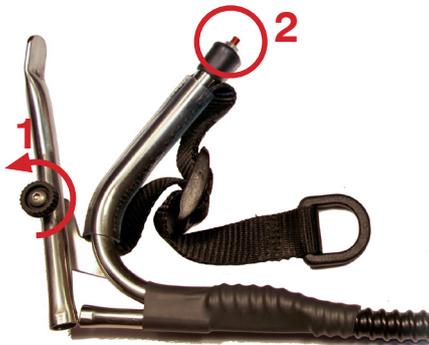


Apriete Hélice Madera 1,1 Kgm (11 Nm)



Apriete Hélice Carbono 0,8 Kgm (8 Nm)

## MANDO DEL GAS



Antes de arrancar es necesario comprobar que la palanca de gas retorna correctamente y que la ruleta del bloqueo del gas esté aflojada (1).

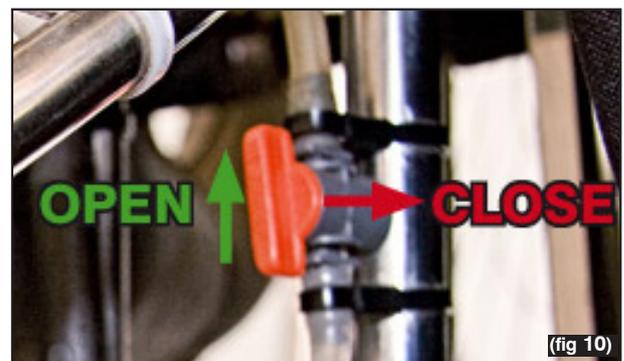
Arriba está el botón de parada (2), al pulsarlo apagaremos el motor.

Pasaremos el cable del acelerador sobre el antebrazo como muestra (fig 09).



## SEGURIDAD EN EL SUELO

- **EL MAYOR PELIGRO ESTÁ EN EL SUELO, por lo cual es muy importante conseguir unos hábitos que os proporcionen la seguridad necesaria de cara a evitar accidentes:**
- Desplazar el motor: SIEMPRE de la parte FIJA (arnés+motor) para evitar holguras en los materiales.
- **NUNCA ARRANCARLO SIN LA HÉLICE o REDUCTORA.**
- Seguir las indicaciones del fabricante para hacer el rodaje con el porcentaje de mezcla correcto, y filtrar la gasolina.
- Solamente en caso de transportar el paramotor tumbado en el coche se puede cerrar la llave de paso del respirador del depósito (ha de estar siempre abierta) (fig 10).
- Comprobar que no se encuentre nada ni nadie cerca o en el plano de rodadura de la hélice, y que hemos colocado el motor sobre un felpudo que aisle a la hélice de piedras, hierba o suciedad del suelo.
- Vigilar que no lo enfoquéis hacia personas, animales, parapentes, etc.



**AL QUEDARSE SIN "RESPIRAR" SE PARA EL MOTOR.**

## CINTA DE SEGURIDAD PARA BLOQUEAR LA HÉLICE EN EL ARRANQUE EN FRÍO SOLO EN MOTORES CON EMBRAGUE

Una medida de seguridad para evitar la posibilidad de que el motor se nos venga encima al arrancar en frío dándole gas.

Se trata de arrancar con las fundas de las hélices aún puestas, ya que esta cinta viene cosida a las fundas (fig 11) y su función es bloquear la hélice (fig 12) en caso de que no dejemos de acelerar a tiempo cuando el motor ya ha arrancado en los motores de transmisión con embrague centrífugo.

**ATENCIÓN: NO USAR ESTA TÉCNICA PARA CALENTAR EL MOTOR**

Esta medida de seguridad ha sido pensada sobre todo para minimizar riesgos y nervios de aquellos que se inician en el paramotor y no están familiarizados con el arranque manual.

Es una buena opción acostumbrarse a usar este sistema ya que también bloquearía la hélice en caso de que sin darnos cuenta tengamos apretada la ruleta de bloqueo del gas (1) o que la palanca de gas no retornase correctamente (**recordamos que es crucial efectuar metódicamente estas comprobaciones antes de arrancar**)

Hay que fijar la cinta cerca de uno de los topes que ofrece el chasis para que la hélice se desplace lo menos posible. Recordaros que todos los motores con embrague centrífugo giran hacia la derecha según la posición de vuelo.

Hay otras técnicas que existen en el mundo del paramotor desde hace tiempo con este objetivo. Hemos incorporado ésta por considerarla sencilla y eficiente sin necesidad de usar otros elementos externos.



(fig 11)



(fig 12)

## CINTA ANTIPAR

Esta cinta (fig 13) está incluida en los paramotores PAP de gran cilindrada para contrarrestar el efecto par del motor.

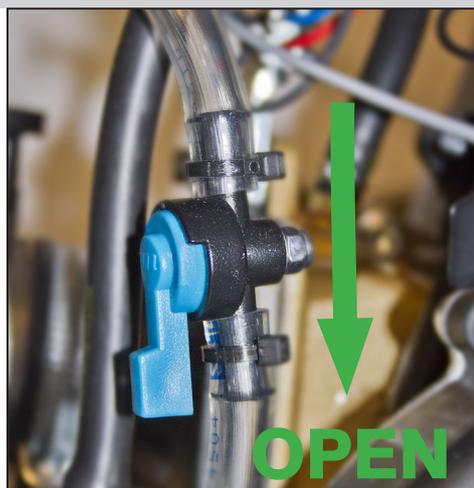


**NO OLVIDAR ABROCHAR LA CINTA ANTIPAR ANTES DEL DESPEGUE.**



(fig 13)

## GRIFO DE PASO DE GASOLINA. SOLO EN LOS CARBURADORES POLINI PWK



**CERRAR EN CASO DE TRANSPORTAR EL PARAMOTOR TUMBADO.**

## EL CHEQUEO PREVUELO. IMPRESCINDIBLE LLEVARLO A CABO ANTES DEL ARRANQUE

- Comprobar toda la tornillería del motor. Nada debe soltarse en vuelo.
- Inspeccionar las soldaduras del chasis, especialmente donde va montado el motor;
- Verificar que la red va bien asegurada y ajustada, y que los mandos del Parapente no tengan el cordón sobrante muy largo, ya que se puede introducir en la hélice.
- Después de volar, limpiar el motor y la hélice con un trapo (es la mejor forma de encontrar posibles anomalías)
- **A partir de este punto se debe extremar la precaución en la manipulación del Paramotor. vuestra seguridad depende de ello: es IMPRESCINDIBLE una sujeción lo más segura posible.**

# ARRANQUE DEL MOTOR CON CARBURADOR PWK 24

Si el circuito de gasolina está vacío tendremos que bombear (fig 14) hasta notar que sube la gasolina llegando a la entrada del carburador y por tanto se ha llenado el circuito. Una vez haya llegado a la entrada del carburador. Bombear 3 veces más para que entre la cantidad justa en el carburador. VER MANUAL POLINI THOR 130.

## TÉCNICA DE ARRANQUE PARAMOTOR POLINI THOR 130 ARRANQUE EN FRIO CON EL CIRCUITO DE GASOLINA LLENO:

- 1º) Comprobad que el cable de gas no está bloqueado y que el muelle de retroceso funciona correctamente. Comprobad que la rosca que retiene el gas esté abierta y no bloquee la palanca del acelerador.
- 2º) Tirar del STARTER (fig 15).
- 3º) Bloquear la hélice con el sistema de Cinta de Seguridad que traen las fundas de hélice (fig 12).
- 4º) Dejar el acelerador apoyado como se muestra en la imagen (fig 20), CON ESTE MOTOR NO NECESITAMOS ACELERAR A LA VEZ QUE DAMOS EL TIRON PARA ARRANCAR.
- 5º) Adoptar la posición de seguridad como muestra la imagen (fig 21) (fig 22).
- 6º) Dar un tirón suave, progresivo y amplio (fig 23), no necesitamos un tirón fuerte ya que el Polini Thor 130 arranca con mucha facilidad.
- 7º) Una vez arrancado coger el acelerador para tener el control del motor en todo momento. Dejar el motor unos segundos arrancado a ralentí y apagarlo.
- 8º) Pulsar el STARTER (fig 15) para dejarlo en su posición inicial.
- 9º) Quitar la cinta de seguridad (fig 12) y las fundas de las hélices.
- 10º) Repetir los pasos 4,5 y 6 para volver a arrancar el motor.

**PARA SU SEGURIDAD CUANDO HAYAIS QUITADO EL STARTER. PODEIS VOLVER A ARRANCARLO CON EL MOTOR EN LA ESPALDA. TIRANDO PROGRESIVAMENTE CON LAS DOS MANOS Y EL ACELERADOR EN LA MANO DERECHA.**

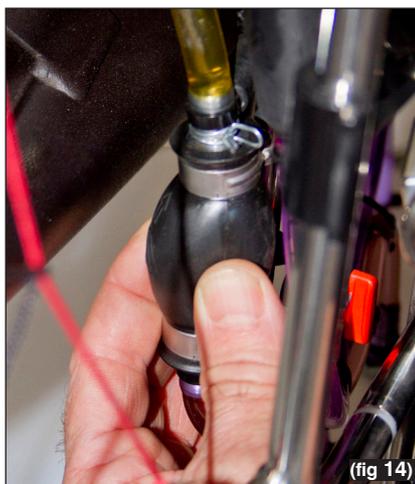
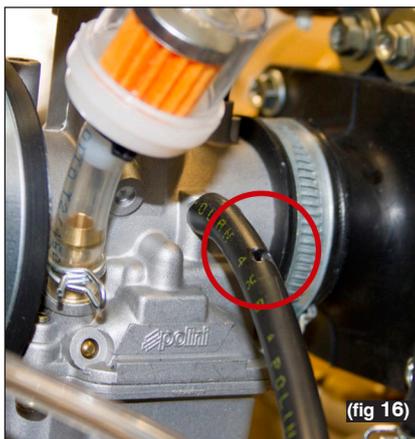
## ARRANQUE EN CALIENTE CON EL CIRCUITO DE GASOLINA LLENO:

- 1º) Comprobad que el cable de gas no está bloqueado y que el muelle de retroceso funciona correctamente. Comprobad que la rosca que retiene el gas esté abierta y no bloquee la palanca del acelerador.
- 2º) Dejar el acelerador apoyado como se muestra en la imagen (fig 20), CON ESTE MOTOR NO NECESITAMOS ACELERAR A LA VEZ QUE DAMOS EL TIRON PARA ARRANCAR.
- 3º) Adoptar la posición de seguridad como muestra la imagen (fig 21) (fig 22).
- 4º) Dar un tirón suave, progresivo y amplio (fig 23), no necesitamos un tirón fuerte ya que el Polini Thor 130 arranca con mucha facilidad.
- 5º) Una vez arrancado coger el acelerador para tener el control del motor en todo momento.

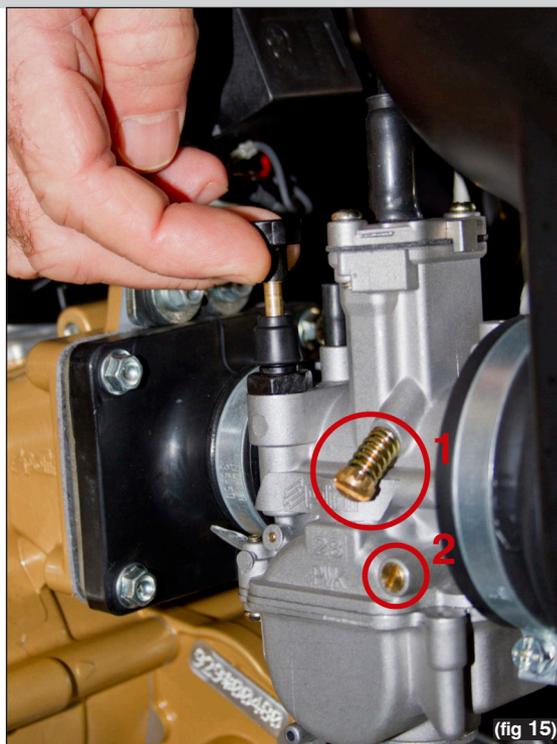
EN EL ARRANQUE EN CALIENTE PODEIS ARRANCARLO CON EL MOTOR EN LA ESPALDA.



**NUNCA ARRANCARLO SIN LA HÉLICE O REDUCTORA.**



**ESTE AGUJERO (fig 16) EN EL TUBO QUE VA HACIA EL CARBURADOR CUMPLE UNA FUNCION IMPORTANTE PARA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DEL CARBURADOR. SOLO ESTA HECHO PARA LOS CARBURADORES PWK.**



- 1 TORNILLO RALENTI**
- 2 TORNILLO REGULADOR AIRE - GASOLINA EN RALENTI (POSICION ORIGINAL 1 VUELTA. MAS CERRADO MAS RICO EN GASOLINA)**

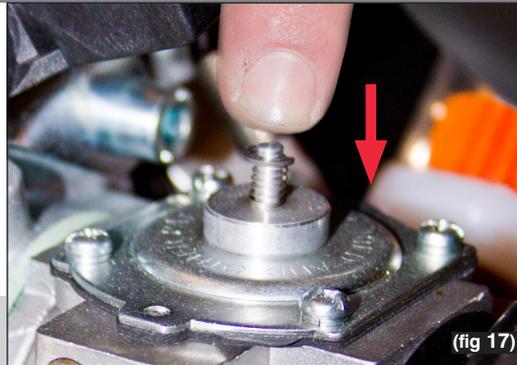
## ARRANQUE DEL MOTOR CON CARBURADOR WALBRO 24

Si el circuito esta vacio tendremos que presionar el pulsador que se encuentra en la tapa del carburador (fig 17) y al mismo tiempo bombear la gasolina con el cebador (fig 14) hasta notar que haya llegado al carburador.

Cuando haya llegado tendréis que apretar un poco más el cebador para que la gasolina pase al interior del carburador.



**VERIFICAR QUE EL PULSADOR VUELVA A SU POSICION ORIGINAL Y NO SE QUEDE PRESIONADO HACIA DENTRO.**



### TÉCNICA DE ARRANQUE PARAMOTOR POLINI THOR 130 ARRANQUE EN FRIO CON EL CIRCUITO DE GASOLINA LLENO:

- 1º) Comprobad que el cable de gas no está bloqueado y que el muelle de retroceso funciona correctamente. Comprobad que la rosca que retiene el gas esté abierta y no bloquee la palanca del acelerador.
- 2º) Bloquear la hélice con el sistema de Cinta de Seguridad que traen las fundas de hélice (fig 12).
- 3º) Dejar el acelerador apoyado como se muestra en la imagen (fig 20), **CON ESTE MOTOR NO NECESITAMOS ACELERAR A LA VEZ QUE DAMOS EL TIRON PARA ARRANCAR.**
- 4º) Adoptar la posición de seguridad como muestra la imagen (fig 21) (fig 22).
- 5º) Dar un tirón suave, progresivo y amplio (fig 23), no necesitamos un tirón fuerte ya que el Polini Thor 130 arranca con mucha facilidad.
- 6º) Una vez arrancado coger el acelerador para tener el control del motor en todo momento. Dejar el motor unos segundos arrancado a ralentí y apagarlo.
- 7º) Quitar la cinta de seguridad (fig 12) y las fundas de las hélices.
- 8º) Repetir los pasos 3,4 y 5 para volver a arrancar el motor.

**PARA SU SEGURIDAD PODEIS VOLVER A ARRANCARLO CON EL MOTOR EN LA ESPALDA. TIRANDO PROGRESIVAMENTE CON LAS DOS MANOS Y EL ACELERADOR EN LA MANO DERECHA.**

### ARRANQUE EN CALIENTE CON EL CIRCUITO DE GASOLINA LLENO:

- 1º) Comprobad que el cable de gas no está bloqueado y que el muelle de retroceso funciona correctamente. Comprobad que la rosca que retiene el gas esté abierta y no bloquee la palanca del acelerador.
- 2º) Dejar el acelerador apoyado como se muestra en la imagen (fig 20), **CON ESTE MOTOR NO NECESITAMOS ACELERAR A LA VEZ QUE DAMOS EL TIRON PARA ARRANCAR.**
- 3º) Adoptar la posición de seguridad como muestra la imagen (fig 21) (fig 22).
- 4º) Dar un tirón suave, progresivo y amplio (fig 23), no necesitamos un tirón fuerte ya que el Polini Thor 130 arranca con mucha facilidad.
- 5º) Una vez arrancado coger el acelerador para tener el control del motor en todo momento.

**EN EL ARRANQUE EN CALIENTE PODEIS ARRANCARLO CON EL MOTOR EN LA ESPALDA.**



**NUNCA ARRANCARLO SIN LA HÉLICE.**

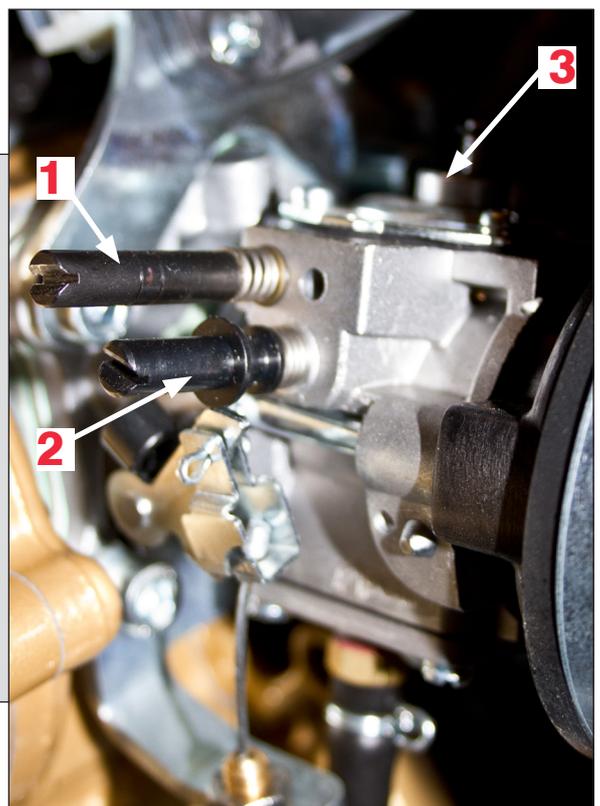
**1 Regulacion Tornillo de baja;** La regulación base está entre 1 + 1/4 y 1 + 1/2 vueltas, abriendolo desde cerrado y dependiendo del lugar donde os encontréis (altitud, temperatura, humedad y densidad de aire) que sea necesario abrirlo un poco en las estaciones frías.

**2 Tornillo de ralentí;** sirve para regular el régimen del ralentí. Graduarlo en caliente hasta que el motor gire a unas 2100 – 2200 RPM.



**ESTA ES LA REGULACIÓN DE FÁBRICA. EN NINGÚN CASO HAY QUE MODIFICAR ESTA CONFIGURACIÓN. NI PARA ABRIRLO NI PARA CERRARLO DE MÁS, YA QUE EL RIESGO DE GRIPAR EL MOTOR AGUJEREANDO EL PISTÓN ES MUY ALTO.**

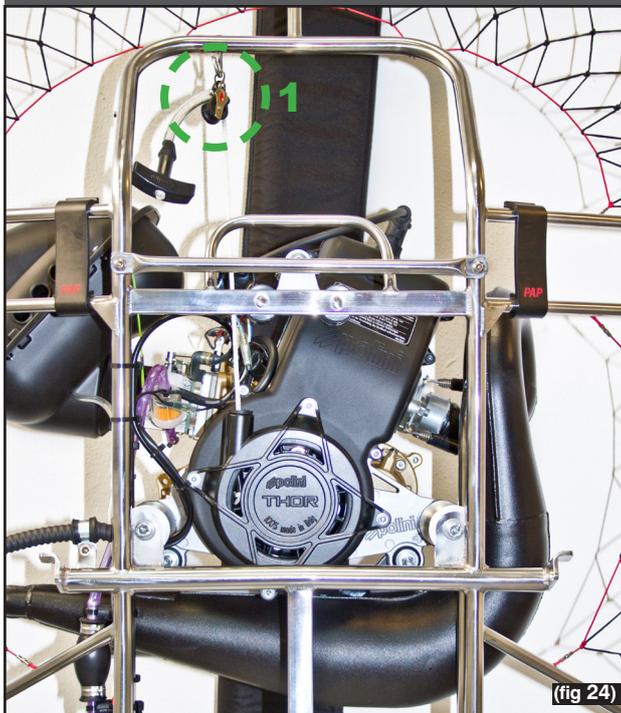
**3 Pulsador para cebar el carburador** (fig 17).



## OPCIONES DE POSICION DEL ARRANQUE 'FLASH STARTER'

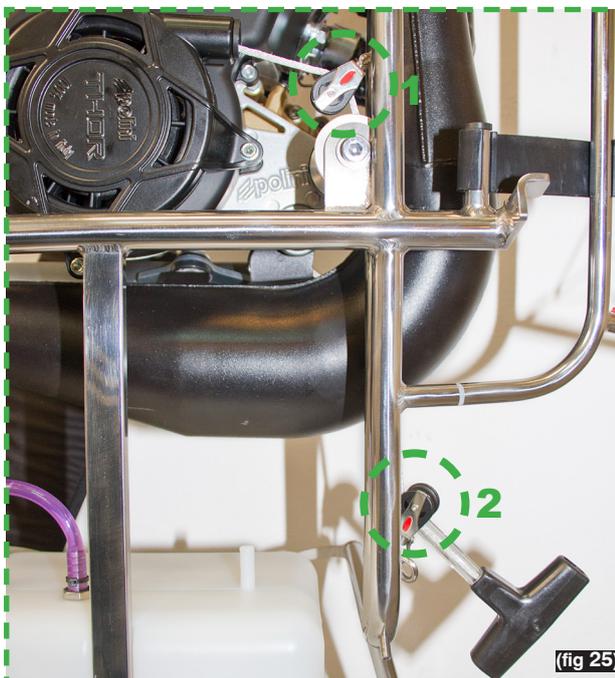
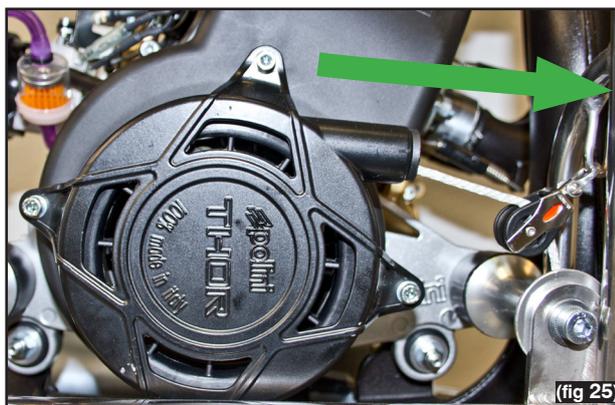
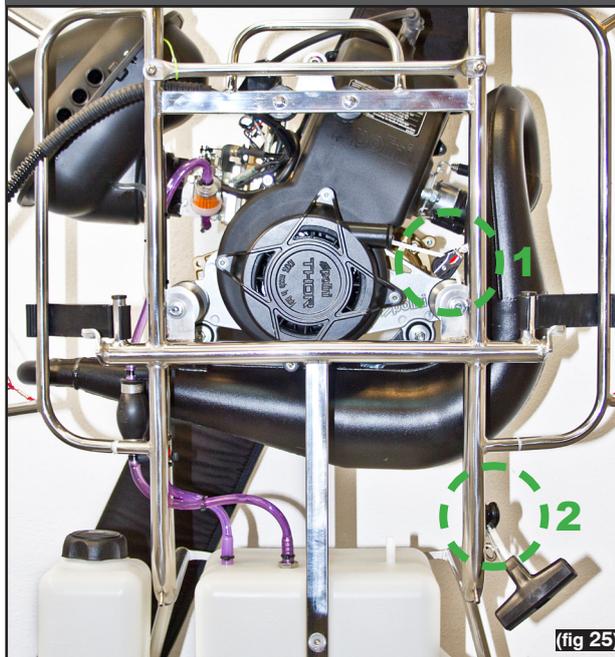
Con el sistema de arranque Flash Starter montado en serie en los motores Polini, hemos preparado nuestros chasis para tener la posibilidad de posicionar el asa del arranque tanto detrás de la cabeza (fig 24) como en el lateral izquierdo (fig 25) del chasis según las preferencias de cada uno y el uso o no del HRS (Sistema de Contenedor de Paracaidas detrás de la Cabeza). Por defecto vendrá montado de fábrica en el lateral izquierdo, ya que lo encontramos más seguro en el momento de arrancar en el suelo.

### POSICIÓN DEL ARRANQUE DETRÁS DE LA CABEZA



La presilla sirve para que el asa siempre quede posicionada hacia delante para que sea más fácil cogerla con el paramotor en la espalda.

### POSICIÓN DEL ARRANQUE ARRANQUE LATERAL IZQUIERDO



# TÉCNICA DE ARRANQUE DEL MOTOR

## ARRANQUE DEL MOTOR CON EL PARAMOTOR EN LA ESPALDA

### ARRANQUE DE PIE (F.A.S.)

Los paramotores de arranque manual, disponen del arranque de pie. Este sistema permite volver a arrancar el motor en vuelo en caso de que lo hayamos apagado previamente. Este sistema es muy sencillo y se basa en la colocación en el pie izquierdo de un pedal como se aprecia en las imágenes.

**⚠️ COMPROBAR QUE LA RUEDA QUE RETIENE EL GAS ESTÉ ABIERTA, Y QUE AL APRETAR GAS A FONDO, LA PALANCA DE GAS RETORNA A SU POSICIÓN INICIAL.**

- Primero colocar el pedal en el pie izquierdo dejando que el lazo quede situado detrás del talón.
- A continuación buscar un apoyo (por ejemplo una persona o un coche) (fig 18). Ya que, con el motor en la espalda y sin apoyo, es fácil desequilibrarse y llegar a caerse con la posibilidad de causar daños físicos a vosotros y al paramotor.
- Una vez apoyados, subid el talón izquierdo, coged el asa de arranque e introducirlo en el lazo del pedal situado justo en el talón (fig 19).
- Apoyaros con firmeza y lanzad una patada hacia delante. **Una vez haya arrancado, soltad el asa de arranque del pedal y acompañad el asa con la mano hasta su posición inicial (con esta acción comprobamos que la cuerda se enrolla correctamene).**

Durante el vuelo y con altura suficiente, podréis practicar el arranque en vuelo con el pedal tras haberlo apagado previamente pulsando el botón de parada (2). Notaréis más facilidad para arrancarlo en vuelo al no existir punto de apoyo en el suelo.



**⚠️ COMPROBAR QUE NO SE ENCUENTRE NADA NI NADIE CERCA O EN EL PLANO DE RODADURA DE LA HÉLICE. VIGILAR QUE NO LO ENFOQUÉIS HACIA PERSONAS, ANIMALES, PARAPENTES, ETC.**

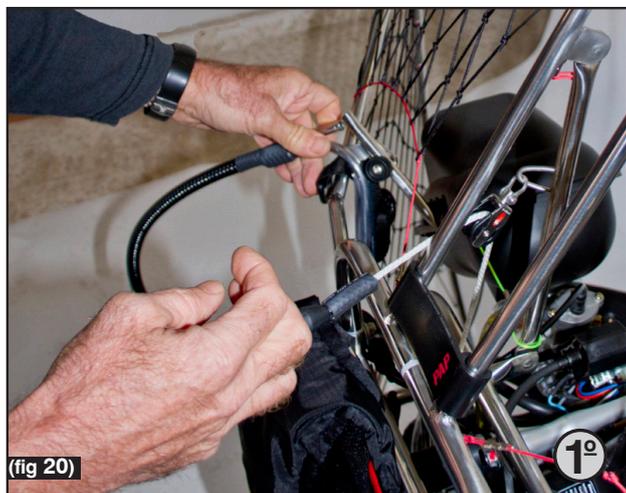
## ARRANQUE DEL MOTOR CON EL PARAMOTOR APOYADO EN EL SUELO

COMPROBAR QUE NO SE ENCUENTRE NADA NI NADIE CERCA O EN EL PLANO DE RODADURA DE LA HÉLICE, Y QUE HEMOS COLOCADO EL MOTOR SOBRE UN FELPUDO QUE AÍSLE A LA HÉLICE DE PIEDRAS, HIERBA O SUCIEDAD DEL SUELO.



COMPROBAR QUE LA RUEDA QUE RETIENE EL GAS ESTÉ ABIERTA, Y QUE AL APRETAR GAS A FONDO, LA PALANCA DE GAS RETORNA A SU POSICIÓN INICIAL.

APOYAR EL PIE IZQUIERDO SOBRE LA CURVA DE LA PARTE INFERIOR DEL CHASIS, JUNTO AL DEPÓSITO, Y BUSCAD UN BUEN APOYO CON EL PIE DERECHO QUE NO OS DESEQUILIBRE AL ACCIONAR EL ARRANQUE. INSISTID EN VUESTRO APOYO, PARA NO PERDER EL EQUILIBRIO.



VIGILAR QUE NO LO ENFOQUÉIS HACIA PERSONAS, ANIMALES, PARAPENTES, ETC.



## TÉCNICA DE DESPEGUE SIN VIENTO CON MOTOR

Los chasis están preparados para resistir la presión que ejercen los suspentes sobre el aro al despegar. Aconsejamos usar entre un 30% y 50% máximo de potencia antes de que la vela esté encima del piloto. Es con la vela arriba y estabilizada cuando podemos usar toda la potencia necesaria para despegar (esta potencia dependerá siempre de las condiciones atmosféricas, peso, parapente, potencia del motor etc.)

Otro factor muy importante a tener en cuenta es la inclinación de la espalda del piloto en el despegue frontal. Ya que si nos inclinamos hacia delante (como en el caso del despegue en parapente sin motor) los suspentes ejercerán mayor presión sobre el aro y durante más tiempo.

Especial atención cuando termináis de calentar el motor con el parapente enganchado ya que los suspentes al no estar tensos podrían ser aspirados por la hélice con las consecuencias que esto conlleva. Es necesario asegurarse que estén bien separados del chasis durante este proceso.

Al mismo tiempo es muy importante que el sobrante de la línea de freno nunca tenga más que unos 10 cm. de largo ya que en el momento de un inflado con motor podría ser aspirado por la hélice y en el peor de los casos tirar de nuestra mano hacia atrás.

## RODAJE DEL MOTOR

VER MANUAL POLINI THOR 130

COLOR DE BUJÍA	AMARILLA / GRIS	CAFÉ CON LECHE	MARRON / NEGRA
CARBURACIÓN	POBRE	JUSTA	RICA

**⚠ EL PORCENTAJE DE ACEITE EN LA MEZCLA NO SE VARIARÁ NUNCA Y SERÁ SIEMPRE EL INDICADO SEGÚN EL MODELO DE MOTOR, NO HAY QUE AÑADIR MÁS ACEITE DEL INDICADO EN ESTA TABLA DURANTE LA FASE DE RODAJE.** Recomendamos Castrol Power 1 Racing.

MOTORES	Gasolina	Aceite Sintético
THOR130	Sin plomo 98 octanos	2% (100 ml cada 5 Litros de gasolina)

**⚠ Evitar la Gasolina 95 E10.**  
**Recomendamos usar exclusivamente Gasolina Sin Plomo 98.**

**⚠ Un motor bien rodado puede aumentar su vida útil en un 100% y minimizar los problemas mecánicos que se puedan tener. En caso contrario tiene altas probabilidades de sufrir daños importantes en sus primeras horas, que serán irreversibles para su vida útil.**

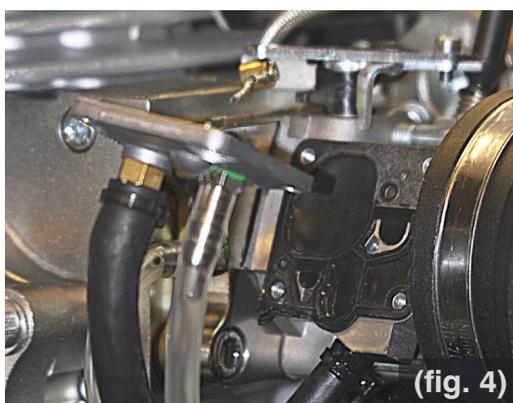
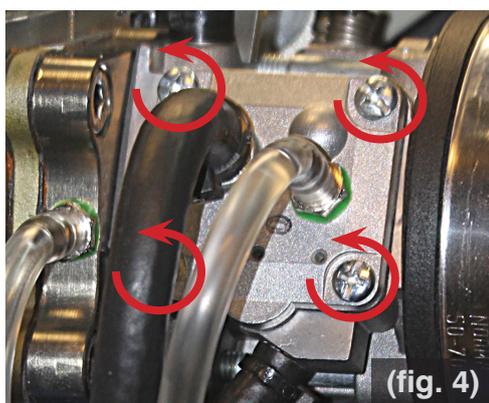
**LA BUJIA ES NGK MODELO BR10EG.**

## CHEQUEOS BÁSICOS RECOMENDADOS

VER MANUAL POLINI THOR 130

**⚠ ACONSEJAMOS FILTRAR SIEMPRE LA GASOLINA ANTES DE LLENAR EL DEPÓSITO.**

**⚠ COMPROBAR PERIÓDICAMENTE QUE EL FILTRO INTERIOR DEL CARBURADOR NO ESTÉ SUCIO. LIMPIAR EN CASO DE ENCONTRAR SUCIEDAD ACUMULADA (fig. 4)**



## COBERTURA DE GARANTÍA PAP

- 1.- La garantía es por un periodo de 2 años desde el momento de la entrega.
- 2.- Se garantiza la conformidad del producto de acuerdo con el uso para el cual está destinado.
- 3.- Dentro del período de garantía de los 6 primeros meses, subsanaremos sin cargo alguno, cualquier defecto de funcionamiento del aparato debido a su fabricación, ya sea reparando, sustituyendo piezas o facilitando un aparato nuevo, siempre que la opción escogida sea factible y no resulte económicamente desproporcionada según nuestro criterio. Para optar a la reparación, el titular deberá acudir a un servicio técnico autorizado por la marca, en su defecto deberá ponerse en contacto con la fábrica.

PARA MÁS INFORMACIÓN SOBRE LA GARANTIA DEL MOTOR VER MANUAL POLINI THOR 130

- 4.- La reparación suspende el cómputo del plazo indicado en el apartado 1 anterior. El período de suspensión comenzará desde que el consumidor ponga el bien a disposición del vendedor y concluirá con la entrega al consumidor del aparato. En consecuencia, la garantía se ampliará el tiempo que haya durado dicha reparación.

### Limitación y Exención de Responsabilidad de la garantía:

La presente garantía no será válida en los supuestos de: mal uso, uso inadecuado del producto, por la manipulación indebida del mismo, por el deterioro del producto debido a agentes externos como productos nocivos, químicos, obstructivos o corrosivos, debido a un mantenimiento inadecuado, a la falta de limpieza o al uso de recambios no originales de la marca.

Asimismo no estarán amparadas por esta garantía las averías entendidas por mal uso debido a las siguientes situaciones descritas a continuación:

1.- El uso de hélices no suministradas por PAP o reparadas por particulares o profesionales que no sean los propios fabricantes que suministran hélices a PAP, significa la anulación de todos los derechos de garantía. *( Esta norma se debe a que la vibración producida por una hélice no correspondiente al modelo de motor o desequilibrada por una reparación incorrecta, produce todo tipo de desperfectos tanto en el motor como en el chasis que no se deben, en ningún caso, a desperfectos de fabricación. )*

2.- La garantía no contempla el gripaje del cilindro. *( Mecánicamente se entiende que si el motor ha pasado el control de calidad del fabricante y las pruebas de montaje en la fábrica PAP, nunca deberá gripar a no ser por falta de aceite en la mezcla o que esté desproporcionada la mezcla aire-gasolina en la mezcla, debido por ejemplo a suciedad en el carburador, una junta defectuosa o la bujía mal apretada. En resumen, debido a la pérdida en la estanquidad en el bloque motor. Factores que siempre se pueden evitar siguiendo las recomendaciones y sobre todo haciendo las revisiones periódicamente).*

Los gastos de envío a la fábrica correrán por cuenta del cliente.