

- **Aufbau Flugsystem Easypunk S**
Assembly flight system Easypunk S
- **Setup und Flugvorbereitung**
Setup and Pre Flight Preparation
- **Tips für die ersten Flüge**
Tips for the first flights



WARNHINWEIS

ACHTUNG!

Unsere Modelle sind kein Spielzeug im üblichen Sinn und dürfen nicht von Kindern unter 14 Jahren betrieben werden. Bei Betreiben des Flugmodells von Minderjährigen unter Aufsicht eines im Sinne des Gesetzes fürsorgepflichtigen Erwachsenen, ist der Erwachsene für die Umsetzung der Hinweise der Betriebsanleitung verantwortlich.

**DAS FLUGMODELL SOWIE DESSEN ZUBEHÖR DARF NICHT IN DIE HÄNDE VON KINDERN UNTER 3 JAHREN GELANGEN!
DAS ZUBEHÖR ENTHÄLT VERSCHLUCKBARE KLEINTEILE! ES DROHT ERSTICKUNGSGEFAHR!**

Der Aufbau und Betrieb des Modellgleitschirms erfordert handwerkliche Sorgfalt. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass durch fehlerhaften bzw. nachlässigen Zusammenbau und Betrieb des Modells Sach- und Personenschäden auftreten können. Wir als Hersteller haben keinen Einfluss auf sachgerechten Zusammenbau, Betrieb, Wartung und Pflege des Modells und sind daher gesetzlich verpflichtet, ausdrücklich auf diese Gefahren hinzuweisen.

Zusätzlich möchten wir weitere Hinweise im Zusammenhang mit dem Aufbau und Betrieb des Modells geben:

Vorsicht beim Einschalten des Flugmodells! Der Rumpf, Drachen- oder Gleitschirmpilot sollte mit sicherem Griff gehalten, oder auf einer ebenen Fläche abgelegt werden. Der Propellerkreis muss frei bleiben! Darauf achten, dass weder Körperteile noch Leinen in den Propellerkreis geraten können.

Alle Kabel im Rumpf/Piloten und Gurtzeug sollten in der Länge angepasst oder zusammengebunden werden, damit sie nicht stören.

Die Akkus sollten immer mit einem verpolicherten Steckersystem ausgestattet

werden. Kurzschlüsse sind unbedingt zu vermeiden.

Bei Auswahl des Piloten und der Komponenten ist darauf zu achten, dass das Fluggewicht innerhalb der für den jeweiligen Gleitschirm angegebenen Grenzen bleibt. Hinweise zu Piloten, empfohlenen Antrieben und Servos findest du auf unserer Website unter:

<http://www.cefics.com>

... und noch ein paar Tipps aus der Modellflugschule...

Suche dir geeignetes Fluggelände aus! Auch für Outdoorsportgeräte wie unsere Gleitschirme ist ein zugelassener Modellflugplatz die passendste Umgebung.

Achte auf Wetter- bzw. Windbedingungen! Flugmodelle, insbesondere Gleitschirme sind anfällig für Böen und bei entsprechendem Wetter anspruchsvoll zu fliegen. Bei Regen und Gewitter hat das Modell in der Luft nichts zu suchen. Halte genügend Abstand von Personen, Tieren oder Gegenständen! Ein Steuerfehler sowie der Ausfall der Fernsteuerung können jedem Piloten passieren. Die Betriebsgrenzen sind zu beachten! Kontrolliere in regelmäßigen Abständen Modell sowie Elektronik. Achte auch auf ausreichende Kühlung von Regler, Akku und Motor.

Vergiss nicht den Abschluss einer Haftpflichtversicherung für Modellfluggeräte. Diese ist in Deutschland nach § 102 der Luftverkehrs-Zulassungsordnung für Flugmodelle aller Art verpflichtend. Die „normale“ Privathaftpflichtversicherung reicht in der Regel nicht aus. Hier helfen Modellflugvereine bzw. Modellflugverbände wie z.B. der DMFV weiter.



WARNING CAUTION!

WARNING

CAUTION!

Our models are not toys in the usual sense and must not be operated by children under the age of 14. If the model aircraft is operated by minors under the supervision of an adult who has a duty of care within the meaning of the law, the adult is responsible for implementing the instructions in the operating manual.

**THE MODEL AIRCRAFT AND ITS ACCESSORIES MUST NOT GET INTO THE HANDS OF CHILDREN UNDER 3 YEARS OF AGE!
THE ACCESSORIES CONTAIN SMALL PARTS THAT CAN BE SWALLOWED! DANGER OF SUFFOCATION!**

The assembly and operation of the model paraglider requires careful craftsmanship. We expressly point out that incorrect or negligent assembly and operation of the model can result in damage to property and personal injury. As the manufacturer, we have no influence on the proper assembly, operation, maintenance and care of the model and therefore are legally obliged to expressly point out these dangers.

In addition, we would like to give further advice in relation to the assembly and operation of the model aircraft:

Take care when switching on the model aircraft! The fuselage, hang glider or paraglider pilot should be held with a secure grip, or placed on a flat surface. The propeller area must remain clear! Make sure that neither body parts nor lines can get caught by the propeller.

All cables in the fuselage/pilot and harness should be adjusted in length or tied together so that they do not interfere.

The batteries should always be fitted with a plug system protected against polarity reversal. Short circuits must be avoided under all circumstances.

When selecting the pilot and components, ensure that the flying weight remains within the limits specified for the particular paraglider.

Information on pilots, recommended drives and servos can be found on our website at:

<http://www.cefics.com>

... and a few tips from the flying school...

Choose a suitable flying site! Even for outdoor sports equipment such as our paragliders, an approved model flying site is the most suitable environment.

Pay attention to the weather and wind conditions! Model aircraft, especially paragliders, are susceptible to gusts and are challenging to fly in inappropriate weather. In rain and thunderstorms, the model must not be airborne. Keep a sufficient distance from people, animals or objects! A control error as well as a failure of the remote control can happen to any pilot. The operating limits must be observed! Check the model and electronics at regular intervals. Make sure that the controller, battery and motor are sufficiently cooled.

Don't forget to obtain liability insurance for model aircraft. In Germany, this is mandatory for all types of model aircraft according to § 102 of the Air Traffic Licensing Regulations. The „normal“ private liability insurance is usually not sufficient. Model flying clubs or model flying associations such as the DMFV can help here.

WARNHINWEIS **ACHTUNG!**

Wir freuen uns, dass du dich für ein Produkt aus dem Hause CEFICS entschieden hast. Mit diesem Modell hast du dich für ein qualitativ hochwertiges Sportgerät entschieden, welches dir bei richtiger Handhabung viele unvergessliche Flüge bieten kann.

Die Bauanleitung gliedert sich in 3 Bereiche:

- Aufbau
- Einstellung
- Einfliegen

Zudem geben wir dir einige allgemeine Hinweise für den Umgang mit unseren Gleitschirmen sowie Basiseinstellwerte, damit du schnell und erfolgreich in die Luft kommst.

WICHTIG:

Demontiere für alle Einstellarbeiten den Propeller, oder verhindere anderweitig, dass der Motor anlaufen kann (beispielsweise durch Entfernen einer Phase der Motorkabel). Die Unterlassung dieser Maßnahme kann zu schweren Verletzungen und Sachschäden führen!

Bestimmungsgemäße Verwendung

CEFICS Modelle dürfen ausschließlich im Hobbybereich mit dem von CEFICS empfohlenen Zubehör verwendet werden. Die von uns empfohlenen Komponenten sind bestmöglich auf unsere Produkte abgestimmt und bieten ein Höchstmaß an Flugleistung und Effizienz. Bei Abweichungen von diesen Empfehlungen kann es zu signifikanten Einbußen in sowohl Flugleistungen als auch Sicherheit kommen. Wir als Hersteller haben abgesehen von unseren Empfehlungen und dieser Betriebsanleitung keinen Einfluss darauf, wie du dein Modell ausstattest, aufbaust oder betreibst.

Die Firma CEFICS GmbH ist daher nicht haftungspflichtig für Verluste, Beschädigung oder Folgeschäden, die aufgrund der Verwendung dieses Produkts entstehen.



WARNING CAUTION!

We are happy that you have chosen a product from CEFICS.
With this model you have chosen a high-quality piece of sports equipment which, if handled correctly, will enable you to have many unforgettable flights.



The assembly instructions are divided into 3 sections:

- Assembly
- Adjustment
- Test flying

In addition, we will provide you with general tips for handling and adjusting our paragliders, enabling you to get into the air quickly and successfully.

IMPORTANT:

For all adjustment work, disassemble the propeller, or otherwise prevent the motor from starting (for example, by removing one phase of the motor cables). Failure to do so may result in serious injury and property damage!

Intended use

CEFICS models may only be used for hobby purposes with the accessories recommended by CEFICS. The components recommended by us match with our products in the best possible way and offer maximum flight performance and efficiency. Deviations from these recommendations may result in significant degradation in both flight performance and safety. Apart from our recommendations and these operating instructions, we as manufacturer have no influence on how you equip, assemble or operate your model.

CEFICS GmbH is therefore not liable for any loss, damage or consequential harm resulting from the use of this product.

Nr	Bezeichnung	Größe	Anzahl
Easypunk S			
1	GFK Teilesatz	2mm	1
2	Linsenkopfschraube mit Flansch	M3x8	16
3	Stopfmutter	M3	4
4	Abstandsbolzen innen-innen Metall	M3x45	4
5	Abstandsbolzen außen-innen Metall	M3x30	2
6	Karabiner	25mm	2
7	Propellerring	5mm	830mm
8	Klebeklett	20mm	80mm

Empfohlene Komponenten

I	Motor	D-Power AL 35-15
II	Regler	D-Power Comet 40A
III	Propeller	Aeronaut 8x5
IV	Servos	D-Power AS-340 BBMG

Alle Komponenten findest du in unserem Shop unter shop.cefics.com

Nr	Description	Size	Qty.
Easypunk S			
1	Fiberglass parts set	2mm	1
2	Pan head screw with flange	M3x8	16
3	lock nut	M3	4
4	Standoff female-female metal	M3x45	4
5	Standoff male-female metal	M3x30	2
6	Carabiner	25mm	2
7	Ring material	5mm	830mm
8	Adhesive velcro	20mm	80mm

Recommended components

I	Motor	D-Power AL 35-15
II	ESC	D-Power Comet 40A
III	Propeller	Aeronaut 8x5
IV	Servos	D-Power AS-340 BBMG

All components can be found in our store at store.cefics.com



Vorwort

Der Aufbau unserer Modelle ist grundsätzlich sehr einfach. Dennoch ist es ratsam, sich an die Reihenfolge der Bauschritte zu halten, weil der Aufbau ansonsten unnötig erschwert werden kann.

Die Verbindung der GFK Teile geschieht über Verzapfungen und Abstandsbolzen. Hierzu werden die mittleren GFK Teile in die Nuten der Außenteile gesteckt und mittels Verschraubung der Abstandsbolzen sozusagen eingeklemmt. **Bild 1**

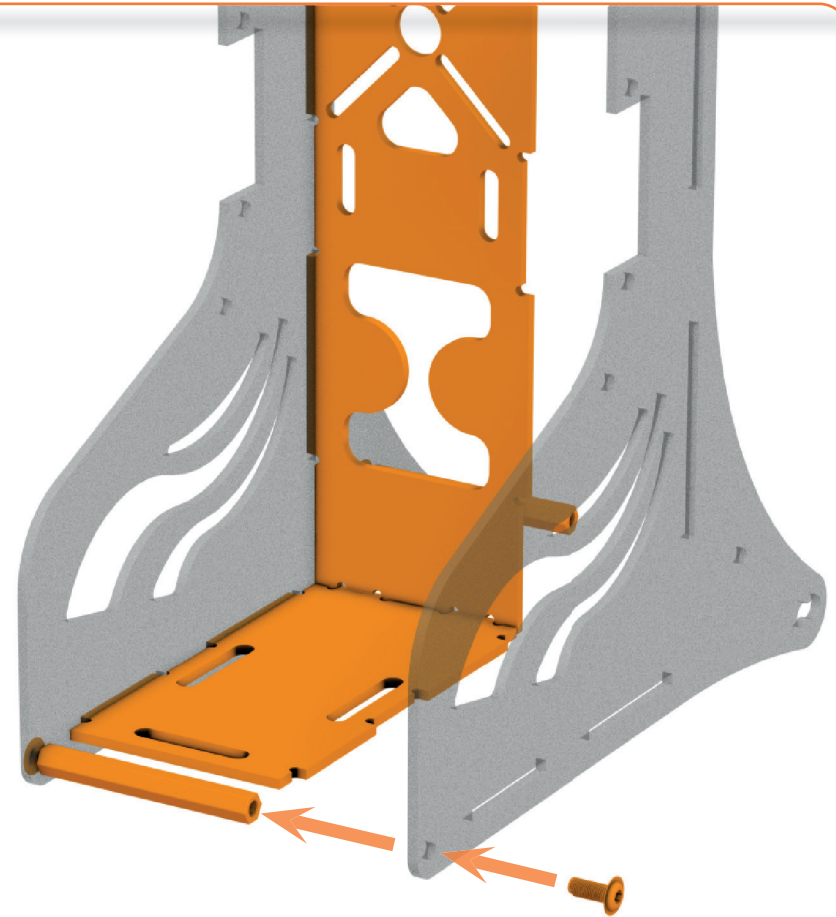
Die Anleitung verzichtet weitgehend auf die Darstellung von Kabeln, wo dies nicht nötig ist, um die Zeichnungen so übersichtlich, wie möglich zu halten. Zudem werden Grundkenntnisse im Umgang mit Werkzeugen wie Schraubendreher, Lötkolben u.Ä. vorausgesetzt.

Introduction

The construction of our models is basically very simple. Nevertheless, it is advisable to follow the order of steps, because otherwise the construction can be unnecessarily complicated.

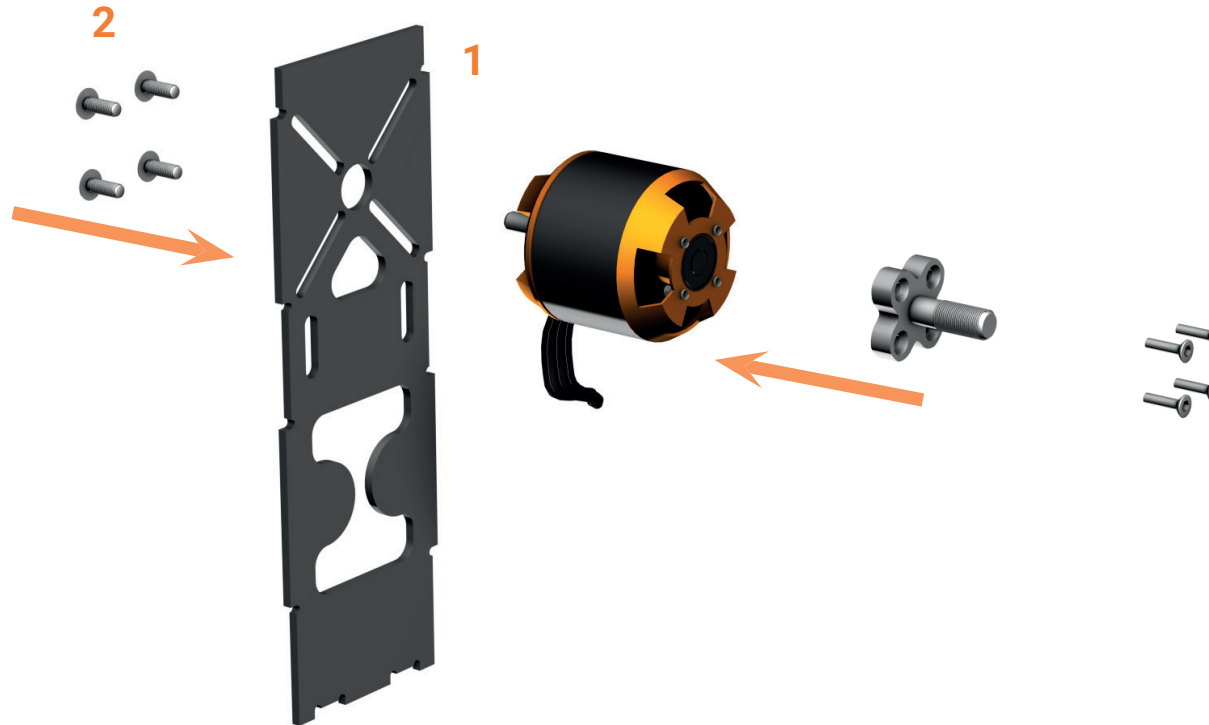
The fiberglass parts are joined using slots and standoffs. For this purpose, the center fiberglass parts are inserted into the slots of the outer parts and basically are clamped in place by fastening the standoffs. **Fig. 1**

The instructions avoid showing cables - if not necessary - in order to keep the drawings as clear as possible. In addition, basic knowledge of how to use tools such as screwdrivers, soldering irons, etc. is required.



1

2



!ACHTUNG! Prüfe die Länge der Schrauben (2) und stelle sicher, dass diese den Motor nicht beschädigen!

!CAUTION! Check the length of the screws (2) and make sure that they do not damage the motor!

DE

- 1 1x GFK-Teil
- 2 4x Linsenkopfschraube M3x8

Wir starten mit dem Verschrauben des Motors an die Motorhalteplatte. Achte beim Anbau darauf, dass die Kabel des Motors unten abgehen und der Motor zentrisch verschraubt wird. Sollten die Motorkabel keine Steckverbindungen haben, musst du vorher passende Stecker anlöten. Prüfe die Länge der Schrauben und stelle sicher, dass diese den Motor nicht beschädigen.

EN

- 1 1x Fiberglass part
- 2 4x pan-head screw M3x8

We start with mounting the motor to the motor mounting plate. When installing the motor, make sure that the motor cables are routed downwards and that the motor is attached in the center. If the motor cables do not have any connectors, you will need to solder suitable connectors first. Check the length of the screws and make sure that they do not damage the motor.

Aufbau Flugsystem

Assembly flight system

3

DE

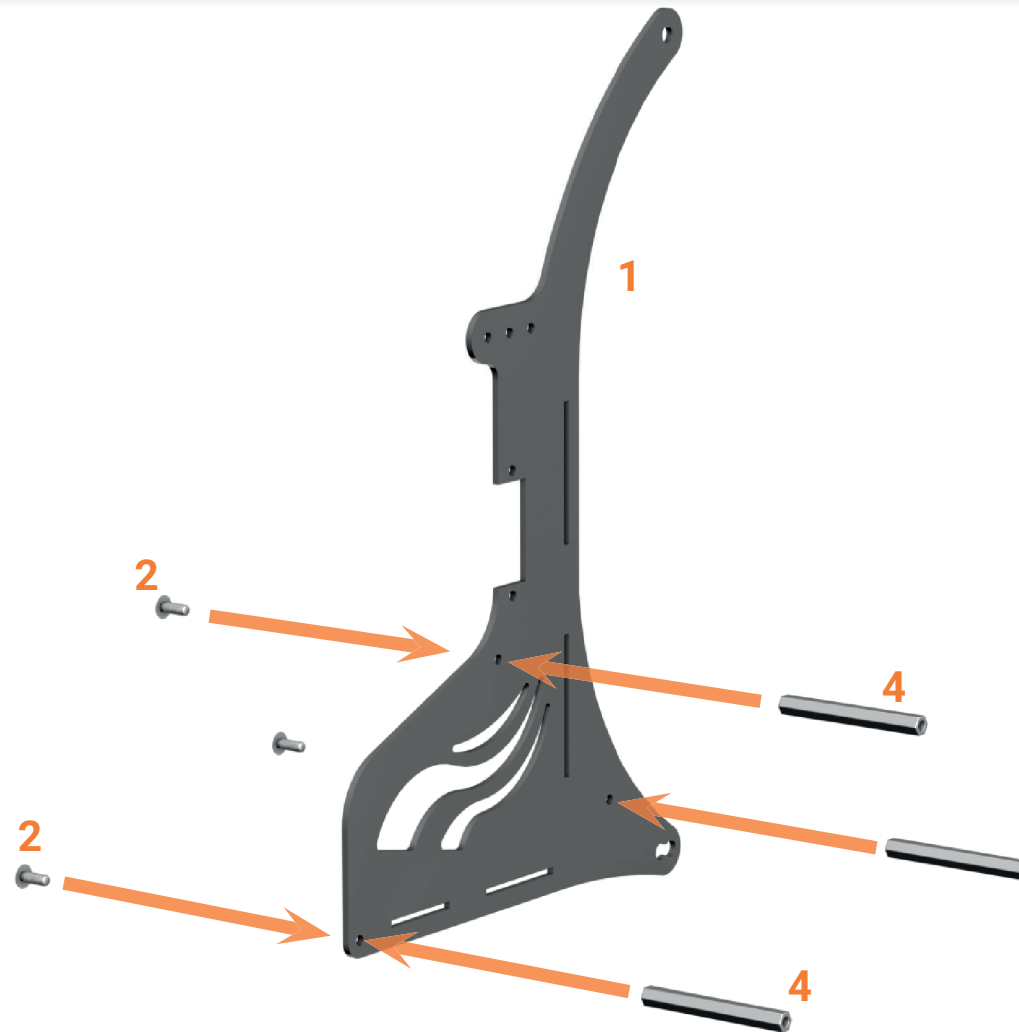
- 1 1x GFK-Teil
- 2 3x Linsenkopfschraube M3x8
- 4 3x Abstandsbolzen

Schraube die Abstandsbolzen an die gezeigten Stellen. Achte auf einen festen Sitz.

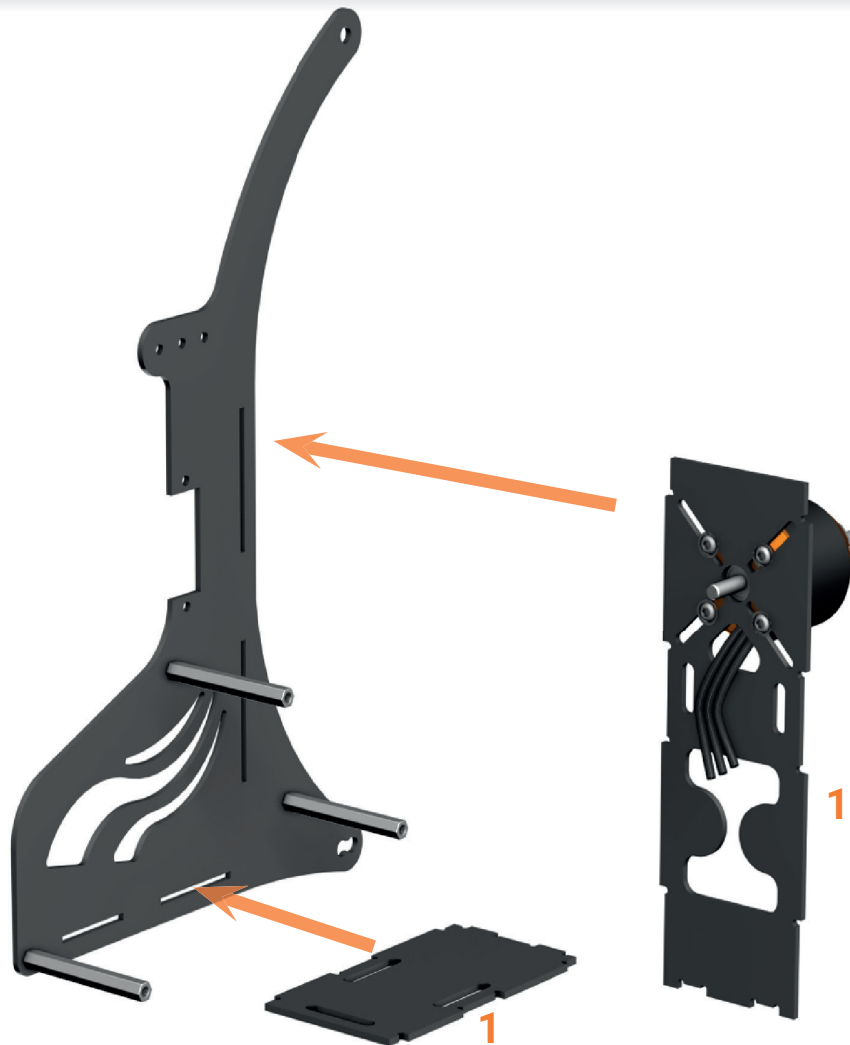
EN

- 1 1x Fiberglass part
- 2 3x pan-head screw M3x8
- 4 3x standoffs

Attach the spacer bolts to the positions shown. Make sure to tighten the screws firmly.



4



DE

1 3x GFK-Teile

Die mittleren GFK Teile finden ihren Platz in den zugehörigen Nuten. Selbstverständlich muss der Motor nach hinten zeigen.

EN

1 3x Fiberglass parts

The center fiberglass parts find their place in the corresponding slots. Of course, the motor must point to the rear.

Aufbau Flugsystem

Assembly flight system

5

DE

- 1 1x GFK-Teil
- 2 3x Linsenkopfschraube M3x8

Jetzt kann das linke Seitenteil angeschraubt werden. Achte auch hier wieder auf einen festen Sitz.

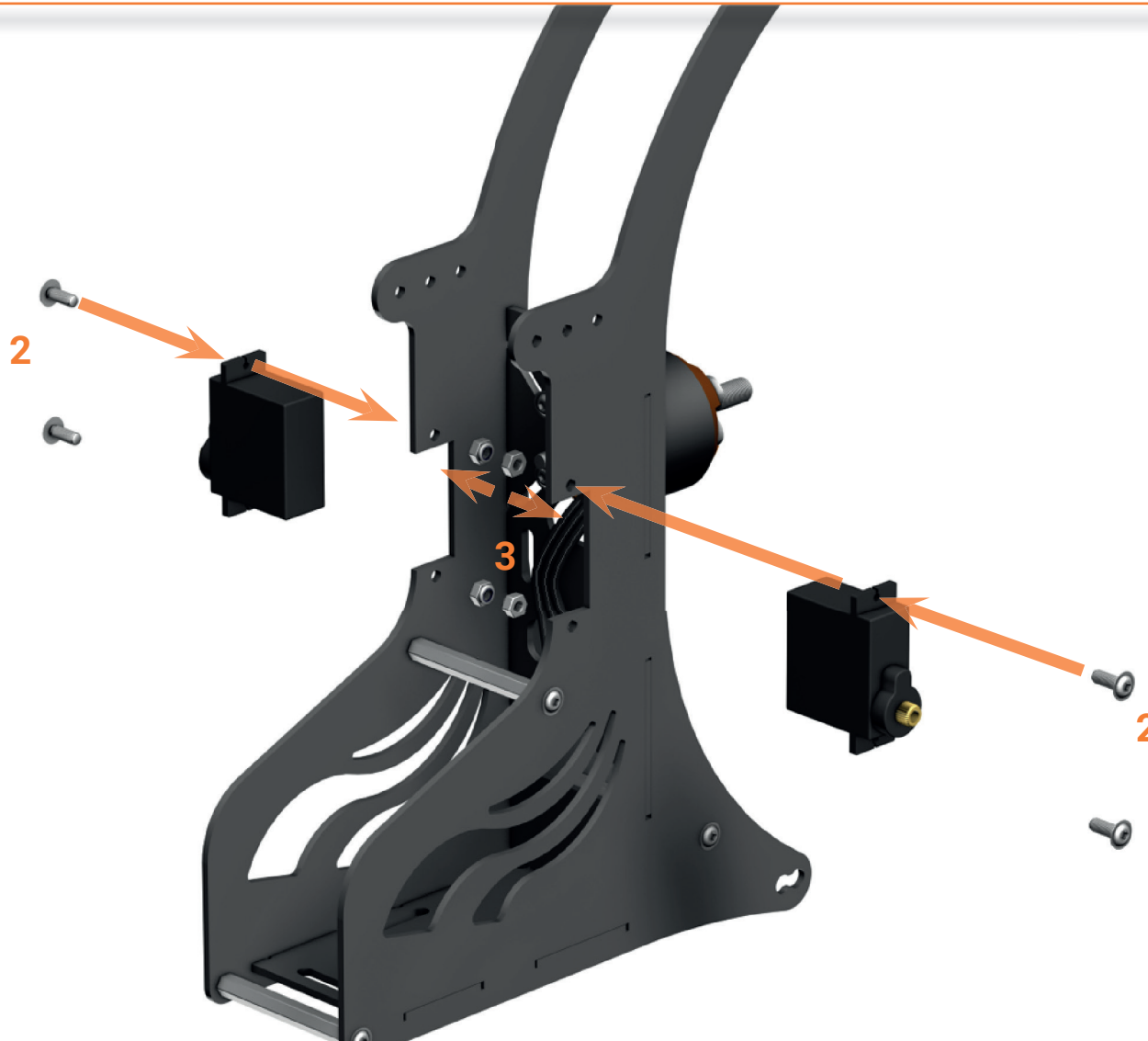
EN

- 1 1x Fiberglass part
- 2 3x pan-head screw M3x8

Now the left side part can be mounted. Again, make sure to tighten the screws firmly.



6



DE

- 2 4x Linsenkopfschraube M3x8
- 3 4x Stoppmutter M3

Jetzt werden die Servos so eingeschraubt, dass der Abtrieb unten ist.

EN

- 2 4x pan-head screw M3x8
- 3 4x lock nut M3

Now screw in the servos in such a way that the shaft is at the bottom.

Aufbau Flugsystem

Assembly flight system

7

EN

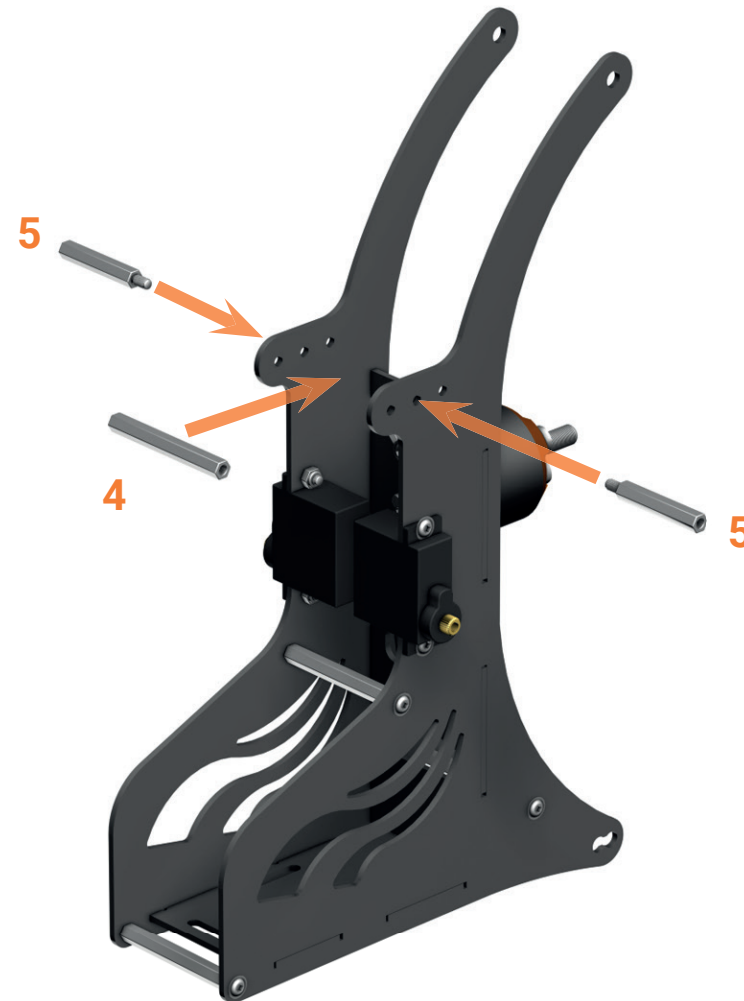
- 4 1x Abstandsbolzen I / I Metall
- 5 2x Abstandsbolzen A / I Metall

Jetzt kannst du die Aufhängung montieren. Der Abstandsbolzen innen - innen wird in die passende Aussparung gesetzt. Der Schwerpunkt wird mit der Position in den 3 Löchern festgelegt. In den meisten Fällen ist das mittlere Loch genau richtig. Fixiert wird das mit den äußeren Abstandsbolzen. Siehe auch [Bild 8](#) auf der nächsten Seite.

EN

- 4 1x Standoff f / f metal
- 5 2x Standoff m / f metal

Now it is time to assemble the hanger. Place the f/f standoff in the matching cutout. The center of gravity is set with the position in the 3 holes. In most cases, the center hole is just right. Fix it with two m/f standoffs. See also [Fig. 8](#) on the next page.





DE

- 2 2x Linsenkopfschraube M3x8
- 6 2x Karabiner

Zusammengebaut ergeben die Abstandsbolzen eine Linie und bilden so die Aufhängung. Die Karabiner werden so angeschraubt, dass die Öffnung nach vorn zeigt und der Karabiner nach oben steht. Für diese und auch die Verschraubung der Abstandsbolzen untereinander empfehlen wir Schraubensicherung „Loctite blau“.

EN

- 2 2x pan-head screw M3x8
- 6 2x carabiner

Assembled, the standoffs form a line and thereby form the hanger. The carabiners are screwed on with the opening facing forward and the carabiner upwards. We recommend „Loctite blue“ threadlocker for this and also for the standoffs“

DE

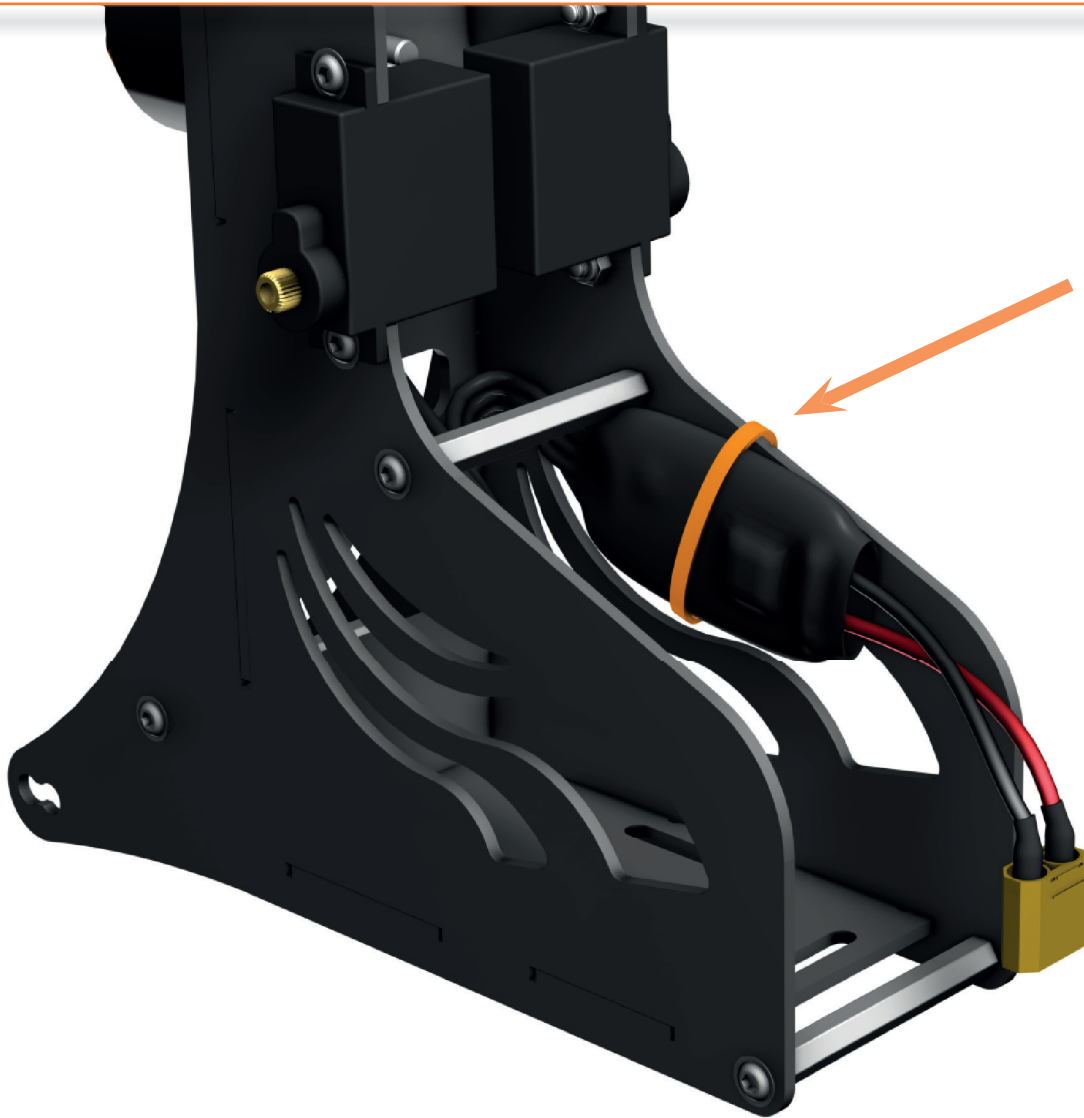
Der Regler findet seinen Platz an der Seite des Akkufachs. Sollte der Regler keine Anschlüsse für den Motor haben, müssen diese noch angelötet werden. Sollte der Regler ebenfalls kein Stecksystem für den Akku haben, muss auch hier das bevorzugte Stecksystem angelötet werden. Lies hierzu die Anleitung des Reglers und **ACHTE UNBEDINGT AUF DIE RICHTIGE POLARITÄT!**

EN

The ESC is located on a side of the battery compartment. If the controller does not have connectors for the motor, these must be soldered on. If the controller also does not have a connector system for the battery, the preferred connector system must be soldered on here as well. Please read the manual of the controller and **PAY ATTENTION ON THE CORRECT POLARITY!**



10



DE

Wir empfehlen, den Regler mit einem Kabelbinder zu sichern. Achte darauf, dass der Verschluss außen liegt, damit der Akku nicht beschädigt werden kann.

EN

We recommend securing the ESC with a cable tie. Make sure that the fastener is on the outside so that the battery cannot be damaged.

Aufbau Flugsystem

Assembly flight system

DE

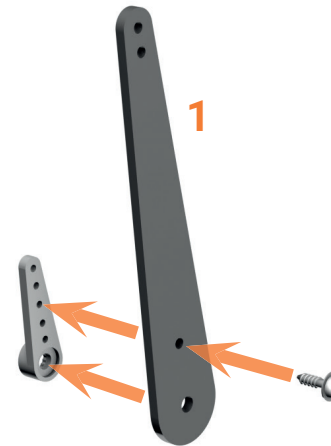
1 2x GFK-Teile

Bei der Montage der Arme ist darauf zu achten, einen linken und einen rechten Arm herzustellen. Das Servohorn wird lediglich mit einer Schraube gefestigt. Benutze hierzu eine Schneidschraube aus dem Servozubehör. Die andere Seite übernimmt später die Schraube mit der der Arm am Servo befestigt wird. Daher ist es auch wichtig, dass das Befestigungsloch des Servohorns exakt über dem Schulterloch im Arm liegt. (Siehe Pfeile)

EN

1 2x Fiberglass part

When assembling the arms, make sure to build a left and a right arm. The servo horn needs only to be fixed with one screw. Use a self-tapping screw from the servo accessories. The second point of fixation is the screw which fixes the servo horn to the servo. Hence it is very important to exactly align the hole in the servo horn with the hole in "the shoulder" of the arm. (See arrows)

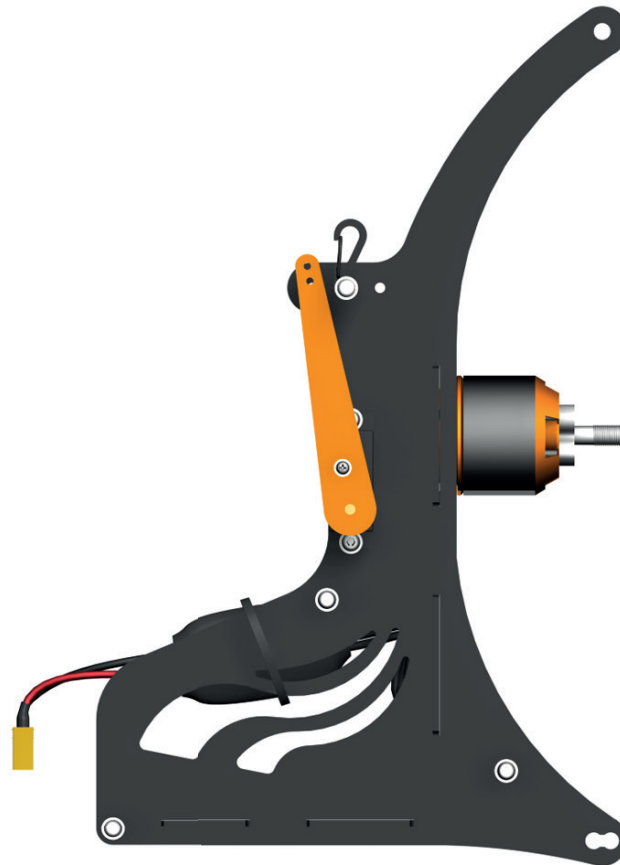


11



12

13



DE

Jetzt können die Arme provisorisch auf die Servos gesteckt werden. Die Position auf den Servos wird sich im Einstellprozess noch ändern, daher jetzt noch nicht festschrauben. Das Bild zeigt die spätere Idealposition der Arme im fertig eingestellten Ruhezustand.

EN

Now both the arms can be temporarily attached to the servos. The position on the servos will change during the adjustment process, so do not bolt them down yet. The picture shows both arms in the ideal position in neutral state.

Aufbau Flugsystem

Assembly flight system

DE

7 1x Propellerring

Jetzt kann der Propellerring eingezogen werden. Die einfachste Methode ist, den Ring mittig in den Oberen Auslegern zu platzieren und dann unten einzufädeln. Das Material lässt sich umso leichter bewegen, je geradliniger es durch die Löcher geführt wird. Im unteren Bereich kann der Ring mit Klebeband, Schrumpfschlauch, oder Sekundenkleber gesichert werden. (A)

EN

7 1x Propeller ring

Now the propeller ring can be inserted. The easiest method is to insert the ring centrally in the upper booms first and then insert it at the bottom. The straighter the material is passed through the holes, the easier it is to move. In the lower area, the ring can be fixed with adhesive tape, heat shrink tubing or superglue. (A)



14



15



DE

Fertig aufgebaut ergibt der Ring idealerweise einen Kreis.

Beachte; Der Ring soll und kann nicht den Propeller oder die Hände schützen. Er dient lediglich dazu die Leinen des Gleitschirms vor dem Propeller zu schützen.

Daher ist es auch nicht schlimm, wenn sich der Ring im oberen Bereich etwas bewegen kann.

EN

When fully assembled, the ring ideally forms a circle.

Note; The ring is not intended to and cannot protect the propeller or the hands. It only serves to protect the lines of the paraglider from the propeller.

Therefore it is not a problem should the ring move slightly in the upper section.

HINWEIS

Aufgrund der Vielzahl der am Markt befindlichen Sender und der damit einhergehenden unterschiedlichen Verfahren, die nötigen Mischer für Gleitschirmmodelle zu programmieren, können wir die Einstellung im Sender nicht im Detail erklären und verweisen auf das Handbuch des Senders. Dennoch ist es absolut erforderlich, die von uns vorgegebenen Einstellungen genau zu übernehmen. Andernfalls ist das Modell schlecht steuerbar oder im schlimmsten Falle unfliegbar. Daher zeigen wir hier, wie der Pilot bei entsprechendem Knüppelausschlag reagieren soll.

ACHTUNG

Die folgenden Einstellungen werden **OHNE PROPELLER** durchgeführt! Bei Verwendung eines Elektromotors ist bei der Einstellung höchste Vorsicht geboten. Es ist dringend erforderlich, den Propeller, oder den gesamten Antrieb während der Einstellarbeiten zu

entfernen. **Unterlassung dieser Maßnahme kann zu Sachschäden oder ernstesten Verletzungen bis hin zum Tod führen.**

GRUNDSÄTZLICH

Ein Gleitschirm steuert etwas anders, als ein Flugzeug, Hubschrauber, Boot oder Auto. Bei all diesen Modellen haben die Servos eine Neutral- oder Mittelstellung. Beim Gleitschirm gibt es aber keinerlei Mittelstellung, weil die Arme an Leinen ziehen und sich Leinen nicht auf Druck belasten lassen. Wir können also keine Leine „hinaufdrücken“ sondern immer nur herabziehen. Daher ist es erforderlich, die Servos der Arme in die obere Endstellung zu fahren, ohne dass ein Steuerknüppel bewegt wird. Ebenso wichtig ist aber, dass die Arme den vollen Weg machen, wenn ein Steuerknüppel in den jeweiligen Endanschlag gebracht wird. Die Steuerung soll dabei wie auf den folgenden Seiten geschrieben funktionieren.

NOTE

Due to the large number of transmitters on the market and the resulting different procedures for programming the necessary mixers for paraglider models, we cannot explain the settings in the transmitter in detail and we refer to the transmitter manual. Nevertheless, it is absolutely essential to apply the settings we have given you exactly. Otherwise the model will be poorly controllable or, in the worst case, unflyable. Therefore, here we show how the pilot should react with the appropriate stick deflection.

CAUTION

The following set-ups are carried out **WITHOUT PROPELLER!** When using an electric motor, be extremely careful during the setup. It is mandatory to remove the propeller, or the entire drive, during adjustment work. **Failure to do so may result in property damage or serious injury, including death.**

GENERAL

A paraglider steers a little bit differently than a plane, helicopter, boat or car. In all these models the servos have a neutral or centre position. But with a paraglider there is no centre position at all, because the arms pull on lines and lines cannot be loaded with pressure. So we can't „push“ a line up, we can only pull it down. Therefore, it is necessary to move the servos of the arms to the upper end position without moving a control stick. However, it is equally important that the arms make full travel when a control stick is moved to the respective end of travel.

The control system should function as described on the following pages.

DE

Die folgenden Bilder zeigen immer die jeweilige Knüppelposition in Verbindung mit einem Bild, welches zeigt wie der Pilot sich zu bewegen hat.

Beachte, dass der Gasknüppel in den Bildern stets am unteren Anschlag (Motor aus) steht.

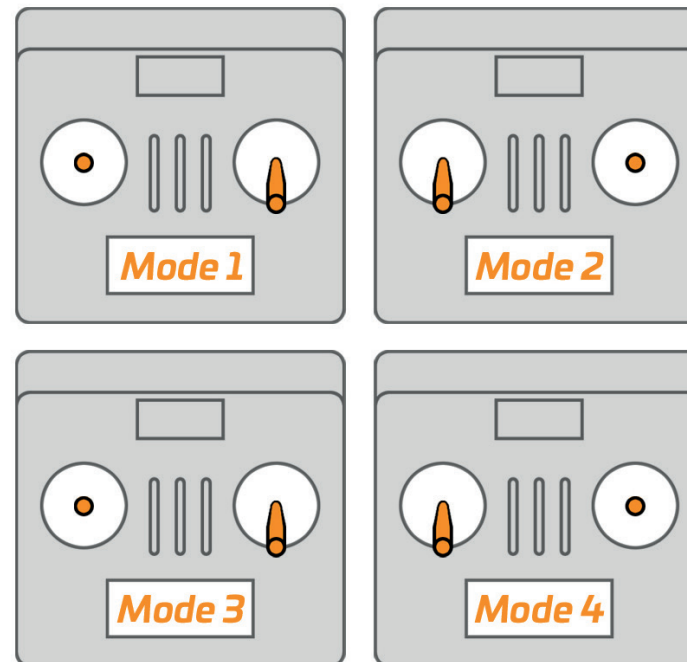
Die Ausgangsstellung sieht vor, dass beide Arme, wie im Bild gezeigt, oben stehen.

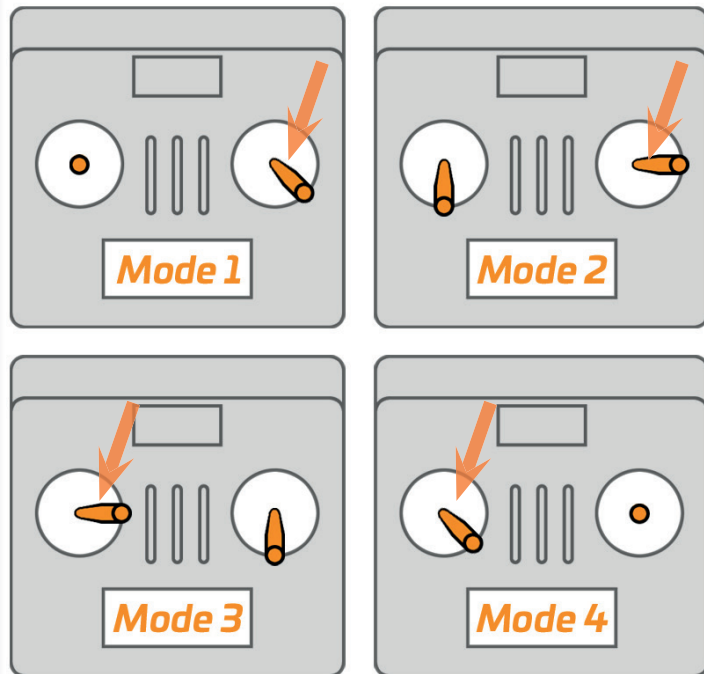
EN

The following pictures show the stick position corresponding to a picture showing how the pilot should move accordingly.

Note that the throttle stick in the pictures is always at the lower limit (engine off).

The initial position is for both arms to be at the top, as shown in the picture.





DE

Wenn du nach rechts steuerst, muss sich der rechte Arm so weit wie möglich nach unten bewegen während der linke Arm in seiner Position verharrt.

EN

When steering to the right, the right arm must move down as far as possible while the left arm remains in position.

Einstellung

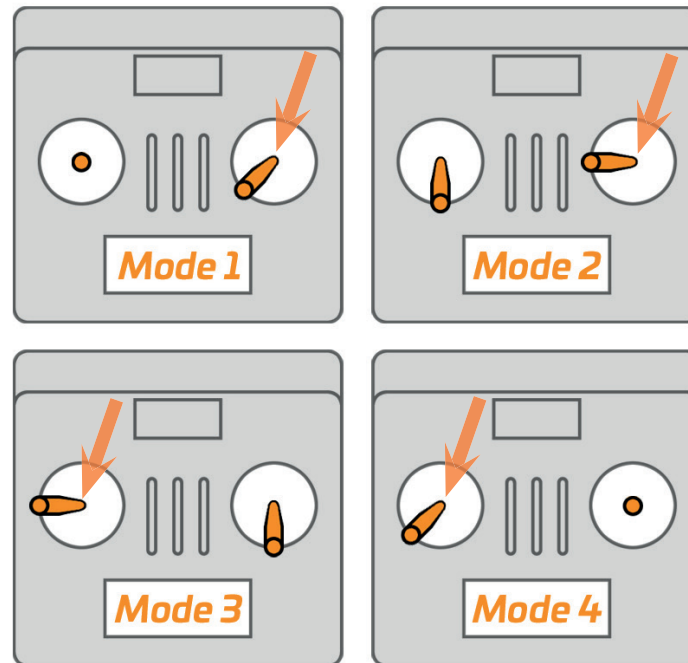
Setup

DE

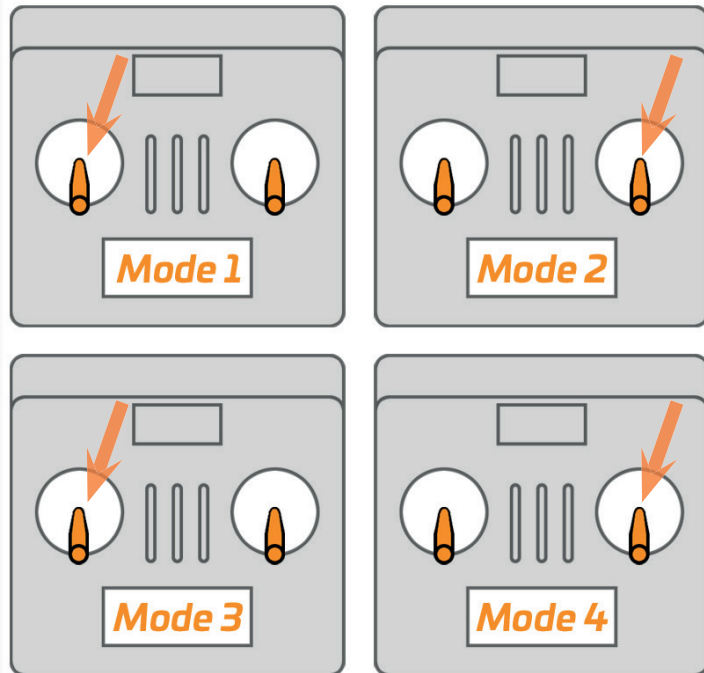
Wenn du nach links steuerst, muss sich der linke Arm so weit wie möglich nach unten bewegen während der rechte Arm in seiner Position verharrt.

EN

When steering to the left, the left arm must move down as far as possible while the right arm remains in position.



19



DE

Wenn du die Bremse voll durchziehst, müssen sich beide Arme so weit wie möglich nach unten bewegen.

EN

When applying full brake, both arms must move downwards as far as possible.

Einstellung

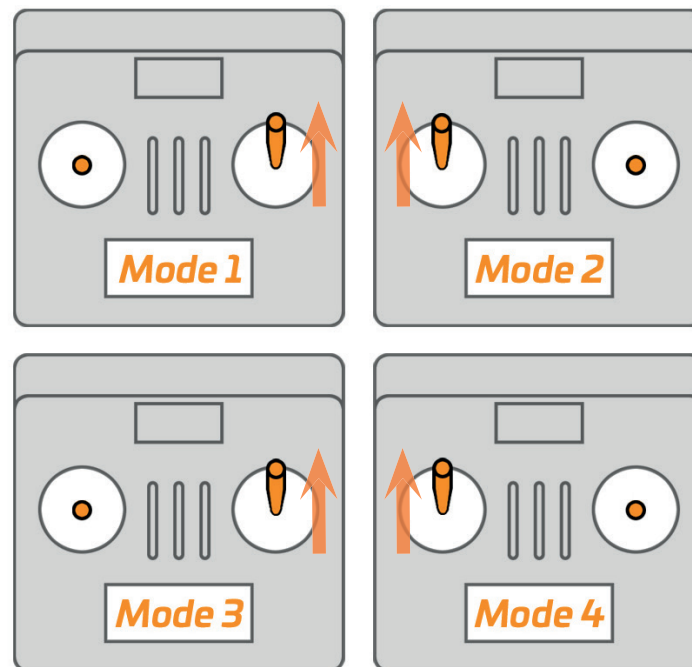
Setup

DE

Wenn du den Gashebel nach vorn schiebst, muss der Motor sich von hinten betrachtet im Uhrzeigersinn, also rechtsrum drehen. **Betätige den Gashebel vorsichtig, auch ohne Propeller kann ein Elektromotor Schaden anrichten.** Sollte der Motor falschherum drehen, musst du 2 der 3 Kabel, die vom Regler zum Motor führen tauschen. **ACHTUNG! Vertausche NIEMALS die Polarität der Leitung zwischen Akku und Regler, das würde den Regler sofort zerstören!**

EN

When you push the throttle forward, the motor must turn clockwise when viewed from behind. **Operate the throttle carefully, even without a propeller an electric motor can cause damage.** If the motor turns the wrong way, change 2 of the 3 cables that lead from the controller to the motor. **CAUTION! NEVER reverse the polarity of the wire between the battery and the ESC, this will destroy the ESC immediately!**





DE

Damit ist das Grundsetup komplett und die Arme und der Propeller können festgeschraubt werden.

Achte beim Anbau des Propellers darauf, dass dieser richtigerum montiert wird. Die rundere, konvexe oft beschriftete Seite zeigt nach vorne, die eher konkav gewölbte Fläche muss nach hinten zeigen.

Reglereinstellung

Grundsätzlich ist es ratsam eine weiche Motorbremse zu verwenden, die den Propeller im Notfall sofort anhält, oder zumindest deutlich herunterbremst, aber andererseits nicht zu hart zubeißt, um keine unnötigen Drehmomente zu erzeugen, welche eine gewisse Unruhe in den Flug bringen.

Bei Verwendung eines Handsenders ist auch die Verwendung eines Motorschutzschalters sinnvoll.

EN

The basic set-up is now complete and the arms and the propeller can be bolted in place.

When mounting the propeller, make sure that it is mounted the right way around. The rounder, convex side, which is often labeled, points forward, while the more concave surface must point backward.

ESC setup

Basically it is advisable to use a soft motor brake that stops the propeller immediately in an emergency, or at least slows it down considerably, but on the other hand does not bite too hard, in order not to generate unnecessary torques that bring a certain disturbance into the flight.

When using a hand-held transmitter, it also makes sense to use a motor cut-off switch.

DE

Jetzt kann auch der Empfänger endgültig platziert werden. Wir empfehlen möglichst kleine Empfänger und eine Position möglichst weit entfernt vom Regler, beispielsweise im oberen Bereich.

Achte darauf, dass die Antenne niemals in den Propellerbereich gelangen kann.

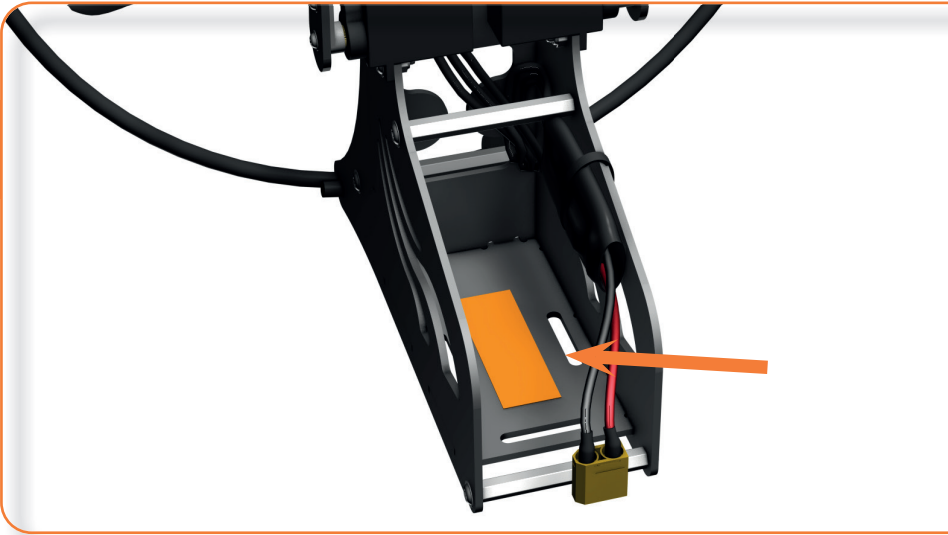
EN

Now the receiver can be finally placed. We recommend a receiver of small size and a position as far away from the controller as possible, for example in the upper area.

Make sure that the antenna can never get into the propeller area.



24



DE

8 1x Klettband

Klebe nun das Klettband auf den Boden des Akkuschachts. Für die Akkus kannst du kleinere Stücke des Flauschbandes verwenden.

Beim Einhängen des Gleitschirms ist darauf zu achten, dass alle Leinen geradlinig vom Gleitschirm zum Tragegurt geführt werden. Es dürfen sich keine Leinen kreuzen.

D.h. der Tragegurt darf weder verdreht, noch zwischen den Leinen hindurchgefallen sein.

Der Tragegurt wird mit den A-Gurten (die, die am Schirm nach vorne gehen - ROT markiert) nach AUSSEN zeigend eingehängt. Der Gurt wird sich später im Fluge leicht verdrehen, was aber völlig normal ist.

EN

8 1x velcro tape

Now apply the Velcro hook strip to the bottom of the battery bay. You can use smaller pieces of loop tape for the batteries.

When attaching the paraglider, make sure that all lines are straight from the paraglider to the riser. No lines must cross other lines. This means the riser must not be twisted or have fallen between the lines.

Hook the riser with the A-risers (which will lead the lines to the front of the wing - marked RED) pointing OUT. The riser will twist slightly later in flight, but this is perfectly normal.

25



Flugvorbereitung

Pre Flight Preparation

DE

Für den ersten Flug werden die Bremsleinen wie folgt eingestellt:

Suche auf dem Typenschild des Schirms die Steuerleinenlänge und markiere sie ausgehend vom Gabelpunkt mit einem kleinen Punkt auf der Leine.

Schalte nun dein Flugsystem ein, damit die Arme in der Ausgangsstellung stehen und sich nicht bewegen können. Führe die Bremsleine durch den Führungsring am hinteren Tragegurt und anschließend zum Steuerarm des Piloten, wo die Leine fixiert wird. Verändere nun die Länge so lange, bis die Markierung am Führungsring anliegt. (A)

Diese Einstellung ist ein fliegbarer Basiswert, stellt aber keine endgültige Einstellung dar. Die Feineinstellung muss sich jeder Pilot selbst erfliegen.

WICHTIG - Halte das Flugsystem bei der Leineneinstellung so, dass die Tragegurte relativ zu diesem senkrecht nach oben zeigen. (B) Das ist wichtig, da sich die Längen der Steuerleinen bei einer Bewegung der Tragegurte ändern und so die eingestellten Werte verfälschen können.

EN

For the first flight, adjust the brake lines as follows:

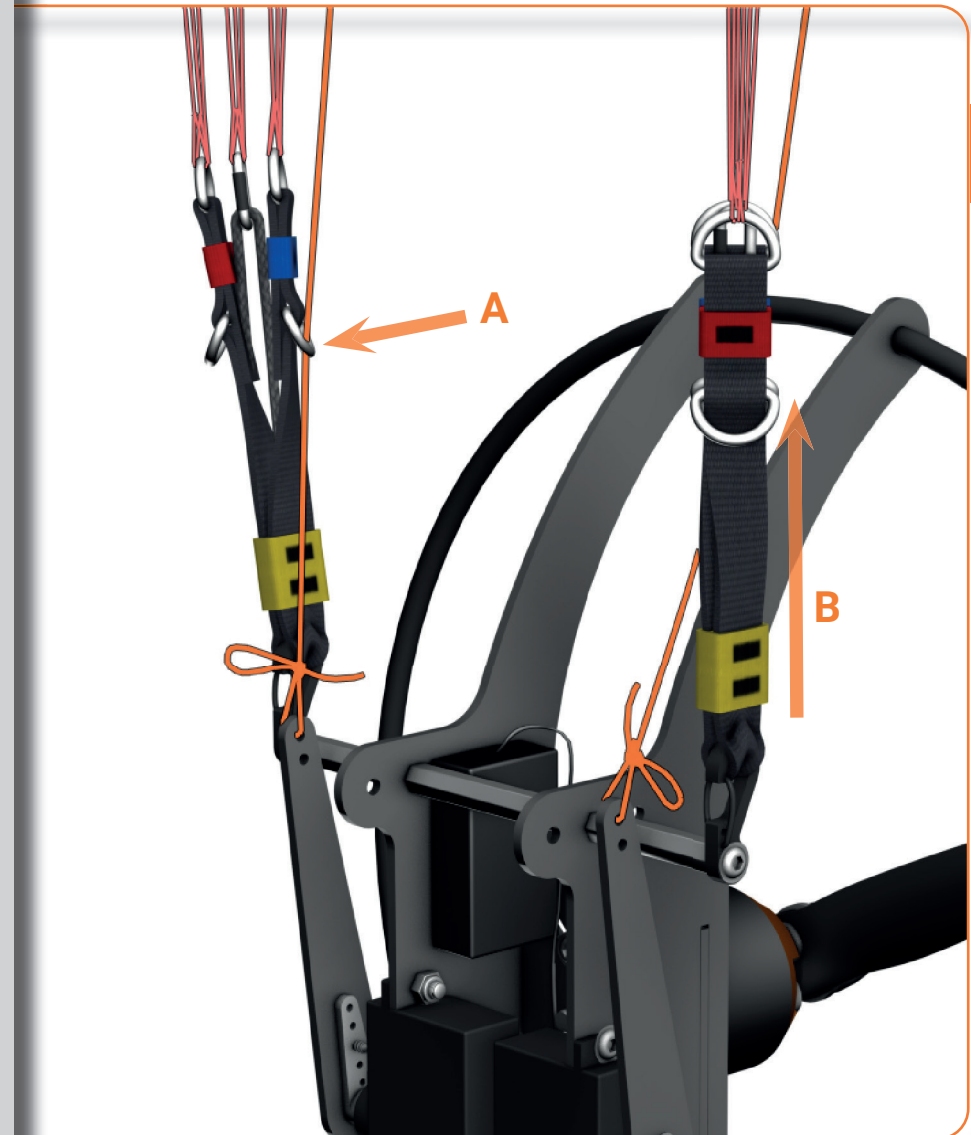
Find the brake line length on the glider's specs label and mark it with a small dot on the line, starting from the first fork point.

Now switch on your flying system and make sure the arms are in the uppermost position and do not move. Lead the brake line through the guide ring on the rear riser and then to the pilot's control arm where it will be fixed. Now adjust the length of the line until the mark aligns with the guide ring. (A)

This setting will enable you to fly. However, fine tuning/adjustment will have to be made by the pilot.

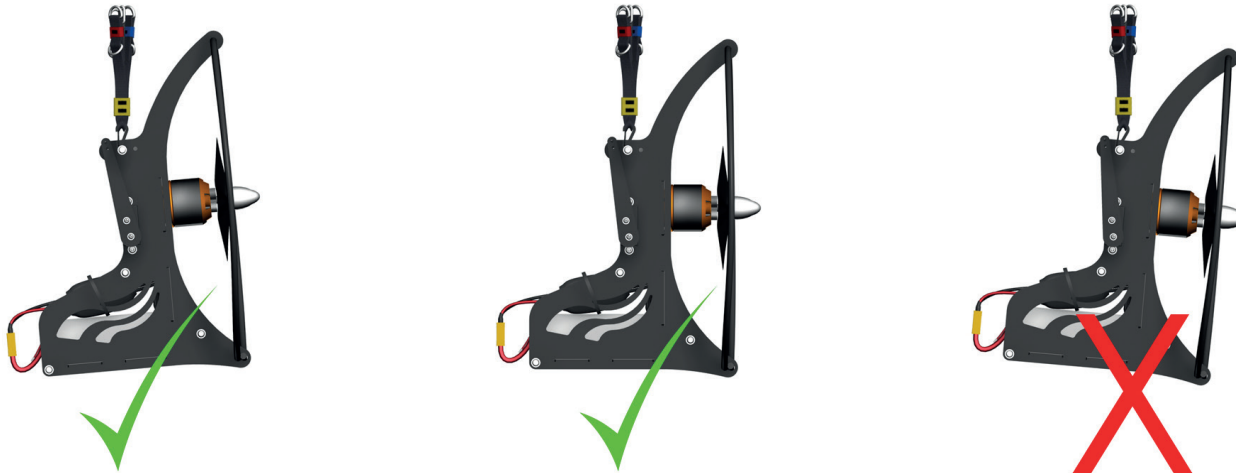
IMPORTANT - When adjusting the brake lines make sure the riser always point upwards vertically in relation to the pilot.

(B) This is important because moving the risers whilst setting the length of the brake lines will corrupt the adjustment.



26

27



DE

Der Schwerpunkt muss so eingestellt werden, dass das Flugsystem inklusive Akku waagrecht oder leicht nach unten schauend unter dem Schirm hängt. Es darf keinesfalls nach oben schauen. Wenn der Schwerpunkt nicht passen sollte, kannst du ihn einstellen, indem du die Tragegestange weiter vorne oder hinten montierst. Bei Verwendung der von uns empfohlenen Komponenten stimmt der Schwerpunkt. Wenn alles richtig eingestellt ist, ist das Modell fertig für den Erstflug. :-)

28



EN

The centre of gravity must be adjusted in a way that the flight system, including the battery, hangs horizontally or slightly downwards under the glider. It must not look upwards. If the centre of gravity does not fit, you can adjust it by mounting the hanger in the front or the rear holes. If using the recommended components the CG will be correct. If everything is adjusted correctly, the model is ready for the maiden flight. :-)

Notizen / Notes

A series of horizontal dashed lines for writing, organized into four columns. Each column contains 20 lines.

DE

HINWEIS

Die folgende Fluganleitung ist nur eine kleine Einführung in das Thema und stellt keinen Ersatz für professionelles Training und Übung dar.

Starten:

Halte den Piloten zum Starten unten am Gurtzeug stark nach hinten in Richtung Schirm geneigt. Der Schirm liegt in einem leichten Bogen ausgebreitet mit seinem Obersegel flach auf dem Boden. Die Eintrittskante des Schirms befindet sich auf der dem Piloten gegenüberliegenden Seite. **Der Motor bleibt aus!** Ziehe den Schirm mit einem kleinen Aufziehpuls (Ruck) auf. Er wird nun über den Piloten steigen. Korrigiere kleineres seitliches Ausbrechen, indem du den Piloten unter den Schirm hältst. Versuche nicht, den Schirm mittels Zeren am Piloten in Position zu zwingen, das funktioniert nicht. Übe den Aufziehvorgang ein paar Mal, bevor du das Modell freigibst. Erst nach dem Freigeben wird vorsichtig der Motor gestartet.

Gib auf keinen Fall direkt Vollgas!

Ein Gleitschirm verlangt nach feinfühlig dosiertem Gaseinsatz. Zu viel Gas kann das Modell zum Absturz bringen. Das liegt daran, dass der Schub den Anstellwinkel erhöht. Ein zu großer Anstellwinkel führt zum Strömungsabriss und damit zum Absturz.

Ein informatives Video zum Startvorgang aus der Reihe „Joe on lines“ findest du unter:

<https://www.youtube.com/watch?v=zU-8fiY7dh6Q>

Fliegen:

Die Steuerung eines RC-Gleitschirms ist denkbar einfach. Dank seiner Pendelstabilität fliegt ein Gleitschirm ohne ein Zutun des Piloten stets geradeaus. Um eine Kurve zu fliegen, drückst du den Steuerknüppel vorsichtig in die gewünschte Richtung. Der Schirm wird jetzt eine Kurve fliegen. Sobald du den Knüppel wieder in die Mittelstellung bringst, fliegt der Schirm geradeaus weiter. Fliege am Anfang eher flache Kurven und wage dich dann an steilere Manöver heran.

Mit dem Bremshebel kannst du die

Geschwindigkeit beeinflussen. Wenn du nichts anrührst, fliegt der Schirm in etwa mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens, wenn du die Bremse ziehst, werden die Geschwindigkeit und die Sinkrate verringert. Achtung! Zu weites Ziehen der Bremse kann zum Strömungsabriss und damit zum Absturz führen.

Der Motor dient dazu, Höhe zu gewinnen bzw. die Flughöhe zu halten. **Der Motor kann einen Gleitschirm niemals schneller machen!** Bei zu viel Gas fängt das Modell einfach an zu steigen und wird eher langsamer. Wenn du schneller fliegen möchtest oder musst, benutze den Beschleuniger. In PunkAir-Hybrid-Bauweise konstruierte Schirme lassen sich extrem gut beschleunigen, aber auch hier gibt es Grenzen. Wenn der Wind zu stark ist, wird das Modell früher oder später rückwärts fliegen. Du kannst das Modell zwar mittels Aufballastieren an stärkere Bedingungen anpassen, aber auch das geht nicht unbegrenzt. (Informationen zum Gewichtsbereich des jeweiligen Schirms findest du in der Anleitung des Gleitschirms oder im Typenschild, das sich auf einer Rippe in der Mitte des Schirms befindet.)

Merke: Wenn der Wind zu stark oder zu böig wird, pack ein und geh nach Hause, der bessere Pilot ist der, der im Zweifel NICHT fliegt.

Landen:

Die Landung eines Gleitschirms ist sehr einfach. Fliege mit ganz wenig Motorleistung oder ausgeschaltetem Antrieb in einem gleichmäßigen Sinkflug bis etwa 30cm über Grund. Jetzt ziehst du die Bremsen immer weiter durch, so dass das Modell abgebremst und die Sinkrate verringert wird. Das Ziel ist es, das Modell mit so wenig Fahrt wie möglich **mit abgestelltem** Motor aufzusetzen. Halte nach der Landung den Bremsknüppel noch solange voll gezogen, bis du das Modell geborgen hast. Das schont die Armservos, weil diese nicht das am Boden liegende Modell hochdrücken.

Tipp:

Professionelles Flugtraining bekommst du in Joes Modellflugschule [airc2fly](http://airc2fly.com). Hier kannst du außerdem sämtliche unserer Modelle probefliegen. Weitere Informationen findest du unter: www.airc2fly.de

EN

NOTE

The following flight instructions are only a basic introduction to the subject and are not a substitute for professional training and practice.

Take-off:

To inflate the wing, hold the pilot at the bottom of the harness, leaning strongly backwards towards the glider. The glider lies spread out in a slight arc with its top sail flat on the ground. The leading edge of the glider is on the opposite side to the pilot. **The motor remains off!**

Pull the glider up with a small impulse. It will now rise above the pilot. Correct any minor sideways breakout by placing the pilot under the glider. Do not try to force the glider into position by pulling on the pilot, this will not work. Practice the inflation procedure a few times before releasing the model. Only after releasing, carefully start the motor.

Never apply full throttle directly!

A paraglider requires finely dosed use of the throttle. Too much power can cause the model to crash. This is because the

thrust increases the angle of attack. Too much angle of attack leads to a stall and thus a crash.

You can find an informative video on the take-off procedure from the series „Joe on lines“ at:

<https://www.youtube.com/watch?v=zU-8fiY7dh6Q>

Flying:

The control of an RC paraglider is very simple. Thanks to its pendulum stability, a paraglider always flies straight without any input from the pilot. To fly a turn, gently push the control stick in the desired direction. The glider will now make a turn. As soon as you return the stick to the centre position, the glider will continue flying straight ahead. Fly rather flat turns in the beginning and try steeper manoeuvres later.

You can control the speed with the brake lever. If you don't touch anything, the glider will fly at about the speed of the best glide; if you pull the brake, the speed and sink rate will be decreased. Caution! Pulling the brake too far can stall the glider and cause it to crash. The motor is used to gain altitude or

maintain altitude. **The motor can never make a paraglider go faster!** If you use too much power, the model simply starts to climb and tends to slow down. If you want or need to fly faster, use the speed bar. PunkAir hybrid gliders can be accelerated extremely well, but even there are limitations. If the wind is too strong, the model will sooner or later fly backwards. You can adjust the model to stronger conditions by ballasting it, but even this is not possible indefinitely. (You will find information about the weight range of each glider in the manual of the glider or on the type plate, which is located on a rib in the middle of the wing).

Remember: If the wind gets too strong or gusty, pack up and go home, the better pilot is the one who does NOT fly when in doubt.

Landing:

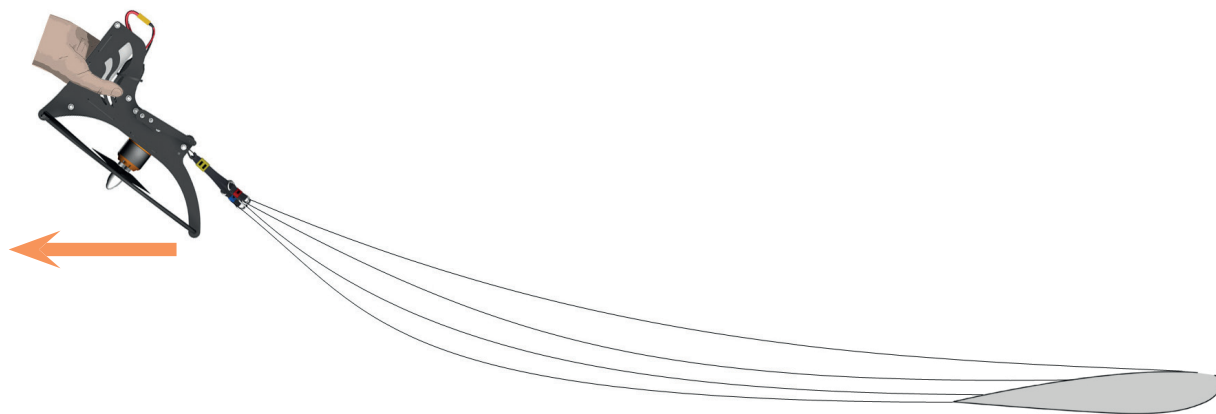
Landing a paraglider is very easy. Fly with very little throttle, or with the motor switched off, in a steady descent to about 30cm above ground. Now pull the brakes further slowing the model down and reducing the sink rate. The aim is to land the model with as little speed

as possible **with the motor switched off**. After landing, keep the brake stick fully pulled until you have recovered the model. This protects the arm servos so they do not push up the model when it is lying on the ground.

Hint:

You can get professional flight training at Joe's model flying school **AIRC2fly**. Here you can also test fly all our models. You can find more information at: www.airc2fly.de

29



DE

Ziehe den Schirm mit einem leichten Impuls auf und führe das Flugsystem kreisförmig über deinen Kopf um es dann freizugeben. Bild 29

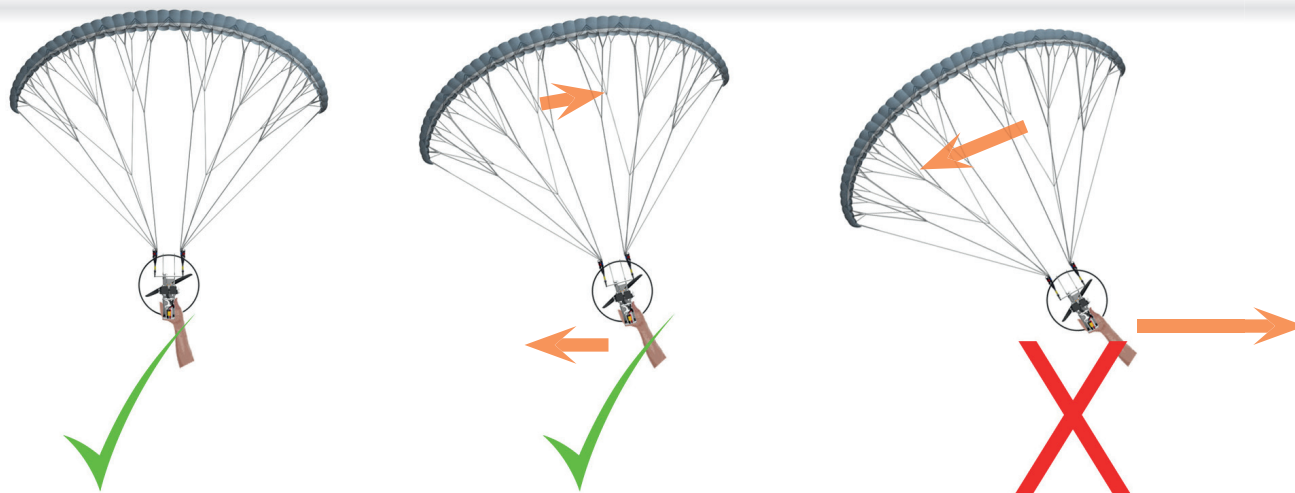
Halte das Flugsystem stets unter dem Schirm. Wenn der Schirm ausbricht, führe das Flugsystem nach. Versuche nicht, den Schirm „in Position zu zerren“. Das funktioniert nicht! Bild 30

EN

Pull the wing up with a slight impulse and move the flight system in a circle over your head to release it. Fig. 29

Keep the flight system under the glider at all times. If the glider breaks out, bring the flight system back below the wing. Do not try to „force the glider into position“. This does not work! Fig. 30

30



Der erste Flug

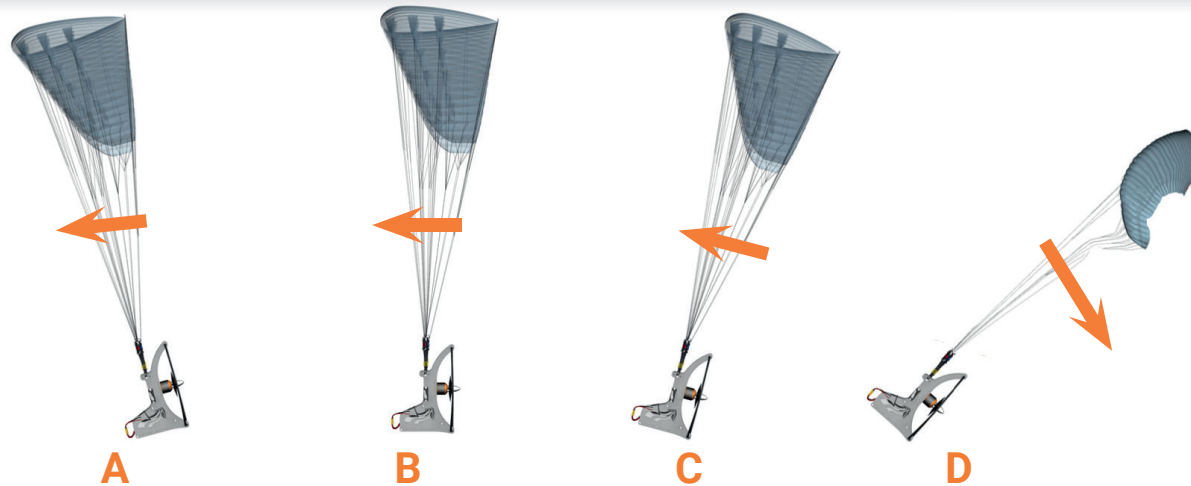
The First Flight

DE

Hüte dich vor zu viel Gas! Bild 31 (D)
Benutze immer nur so viel Motorkraft
wie nötig.

- A - Gleitflug
- B - Höhe halten
- C - Steigflug
- D - Strömungsabriss

Je nach Fluggewicht und verwendetem
Schirm kann bei stärkerem Wind mehr
Ballast nötig werden. (Bild 32)



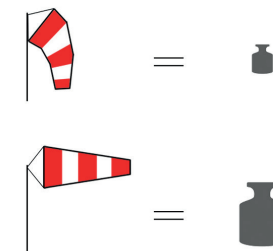
31

EN

Beware of too much throttle! Fig. 31 (D)
Only use as much power as necessary.

- A - Glide
- B - Maintain altitude
- C - Climb
- D - Stall

Depending on the weight of the setup
and the glider used, more ballast may be
necessary in stronger winds. (Fig. 32)



32



DE

Weitere Informationen und Anleitungen zu den Produkten der Firma CEFICS findest du unter:

www.cefics.com

Tipp: Melde dich bei unserem Newsletter an, um keine Infos zu verpassen!

Wir wünschen dir viele schöne Flüge und eine Menge Spaß in der Luft.

Deine **Crew-CEFICS!**

EN

For further information and instructions on CEFICS products, please visit:

www.cefics.com

Subscribe to our newsletter to not miss any information.

We wish you many beautiful flights and a lot of fun in the air.

Your **CEFICS crew!**



CEFICS GmbH • Wielandstraße 32 • 86720 Nördlingen • www.cefics.com