Manual

CONNECT

TANDEM LTF / EN B

easy to use



Versão 1 06/2025

Sumario

BEM VINDO AO SOL TEAM 4
- Icones de orientação 4

MANUAL DO USUARIO 5

CONNECT BI - O PROJETO 6
- Recomendações 6
- Homologação 6
- Destaques 6
- Tecnologias 8
- Velame 10
- Tirante 11
- Linhas 12

CARACTERÍSTICAS DE VOO 14
- Faixa de peso 14
- Voo rebocado 14
- Voo com motor 14

PREPARAÇÃO 15
- Abrindo o parapente 15
- Seletes 15
- Conectando o parapente na selete 16
- Acelerador 16
- Medida dos tirantes 17
- Utilizando os trimmers 18

VOO 18
- Checagem de decolagem 18
- Decolagem alpina 19
- Decolagem reversa 20
- Térmica e lift 20
- Curvas 21
- Voo acelerado 21
- Voo ativo 21
- Pouso 22

MANOBRAS PARA DESCIDA RÁPIDA 22
- Orelhas 23
- Espiral 23
- B-Stoll 24

INCIDENTES DE VOO 24

- Fechamento simétrico frontal 24
- Fechamento assimétrico lateral 25
- Parachutagem 26
- Full Stall 26
- Negativa 26
- Gravatas 28
- Pilotagem de emergência 28

DOBRAGEM 29
- Dobragem origami 29
- Dobragem saco de proteção 31
- Armazenamento 33
- Mochila 33

RECOMENDAÇÃO PARA DURABILIDADE 35

REVISÃO 36

REPAROS 36
- Rasgos 36
- Linhas rompidas 36
- Lacres 36

GARANTIA 37
- Termos de garantia 37
- Registro de produto 37

MEIO AMBIENTE E RECICLAGEM 38

LIMITES DE OPERAÇÃO 39

PALAVRAS FINAIS 39

ESPECIFICAÇÕES TECNICAS 40
- Dados tecnicos 40
- Peças e materiais 42
- Linhas 42
- Comprimento de linhas 44
- Comprimento de linhas individuais 48

BEM VINDO AO SOL TEAM

Você acaba de adquirir um produto da mais alta qualidade, confeccionado dentro dos mais rígidos padrões estabelecidos pelo exigente mercado mundial, acreditamos que este projeto irá permitir você aprender e progredir muito no voo com paraglider.

Esperamos que seu parapente CONNECT BI lhe traga muitos momentos felizes. Momentos daqueles que você fará questão de recordar eternamente e assim poderá entender nossa Filosofia de trabalho, Segurança, Desempenho, Facilidade de operação e Inovação.
Pedimos sua atenção para este manual, nele você encontrará informações importantes para o uso do seu novo equipamento.

Eventualmente você terá dúvidas sobre a utilização ou terá interesse nas novidades preparadas pela SOL. Para isso estamos colocando nossa estrutura à sua disposição.

Obrigado por escolher a SOL PARAGLIDERS

Icones de orientação

Textos com este símbolo indicam situações de atenção.

Textos com este símbolo contêm informações adicionais.

Textos com este símbolo contêm orientações para a proteção do meio ambiente.

MANUAL DO USUARIO

- O uso deste equipamento pressupõe que o piloto respeite a legislação vigente, tenha a devida habilitação, um acurado conhecimento, bem como a perfeita compreensão dos limites para sua operação e dos riscos envolvidos.

- Ao praticar o voo livre, o usuário deste equipamento assume a responsabilidade exclusiva por todos os riscos associados à sua utilização, bem como a responsabilidade
civil e penal. O uso inadequado e/ou abusivo aumenta esses riscos.

- É premissa básica que o piloto esteja habilitado, tenha conhecimento adequado para uso deste equipamento e licença para voo conforme legislação do país.

- Excluem-se quaisquer reclamações de responsabilidade contra o fabricante, distribuidor ou revendedor resultantes do uso deste equipamento.

- Recomendamos o uso de equipamentos certicados, e por questões de segurança, somente dentro de suas faixas de peso certicadas. Voar em um equipamento fora de sua conguração certicada e/ou testada pode colocar em risco qualquer cobertura de seguro que você tenha.

- Cada piloto é o único responsável pelo estado e condição de uso de seu equipamento.

- Ao sair da fábrica, cada equipamento SOL foi submetido a uma inspeção minuciosa quanto à conguração homologada e sua aeronavegabilidade. Todo piloto deve treinar inflagem em solo e completar um voo no morro de treinamento ao receber seu equipamento, seja ele novo ou retornando de alguma manutenção periódica.

- Esteja preparado para praticar o máximo que puder especialmente para o treino em solo. O baixo controle em solo é uma das causas mais comuns de acidentes.

- O aprendizado correto para voar requer o acompanhamento de instrutor.

- Esteja sempre pronto para continuar seu aprendizado. Participar de aulas e workshops especializados irá melhorar suas habilidades e manter seu conhecimento atualizado com as técnicas e os materiais em constante evolução.

- Certique-se de estar fisicamente e mentalmente saudável antes de voar.

- É essencial levar um paraquedas reserva e itens de segurança como capacete, calçados e luvas apropriadas.

- Faça sempre uma inspeção completa de pré-voo de todo o seu equipamento. Nunca tente voar com equipamento inadequado ou danificado.

- Escolha bem seu equipamento e o ambiente antes de decolar, verique a condição meteorológica, em caso de dúvida não decole.

- Nunca voe com seu equipamento na chuva, com vento forte, em condições meteorológicas turbulentas, nuvens de tempestades ou qualquer condição adversa à sua segurança.

- Um piloto responsável pela prática segura do esporte e consciente com a preservação
da natureza poderá desfrutar de muitos anos de voo.

CONNECT ONE BI - O PROJETO

O CONNECT BI é um parapente leve, durável, seguro e versátil desenvolvido para uso no voo duplo. Seu desenvolvimento foi feito em parceria com pilotos de voo duplo profissionais que durante mais de um ano realizaram mais de 600 voos duplos nas mais diversas condições.

Nosso objetivo neste projeto é um parapente fácil de operar em todos aspectos: foco na facilidade de decolar, na pilotagem e no pouso. O piloto iniciando na atividade de voo duplo vai ter um equipamento mais fácil de se adequar e também aquele piloto profissional de voo duplo que voa com alta frequência vai usufruir destas facilidades com menor esforço.

O CONNECT BI tem um comando preciso e longo para que o piloto tenha o equipamento em sua mão. O CONNECT BI foi projetado com roldanas roletadas nos freios, para ter um melhor refinamento na sensibilidade de pilotagem.

O CONNECT BI é um parapente de voo duplo, classificado LTF / EN B e requer a experiência de pilotos habilitados para voar duplo.

A utilização de materiais avançados, como tecidos de 40 g, 36 g e 29 g, combinados com linhas de última geração e um design otimizado, classifica o CONNECT BI como um parapente leve para sua categoria, sem comprometer a durabilidade, proporcionando desempenho superior com menor esforço e atendendo às demandas de pilotos iniciantes e profissionais

.

O CONNECT BI é um parapente fabricado em nossa própria fábrica.

Recomendações

Esse parapente é para uso específico ao voo duplo, necessitando de um nível de conhecimento avançado.

Homologação

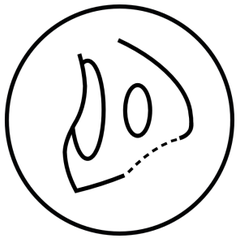
O CONNECT BI está certificado EN 926-2:2013+A1:2021 & NfL 2024-2-785, os dados de certificação podem ser baixados no site https://solparagliders.com.br/

Destaques

- Decolagem mais fácil - Conjunto mais leve - Pilotagem precisa - Melhores tecnologias existentes no mercado atual.



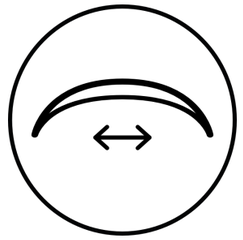
Tecnologias



BOCA DE TUBARÃO



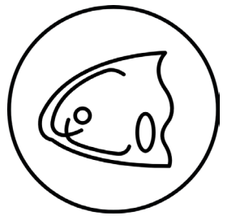
BOW TEC



FITAS PARA DISTRIBUIÇÃO DE PESO

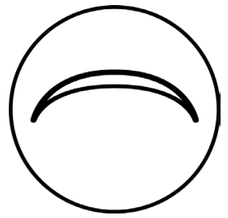


MINI RIBS

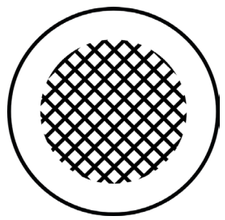


TALAS CRUZADAS

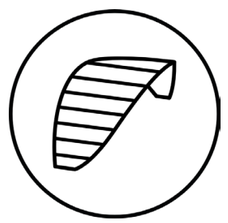




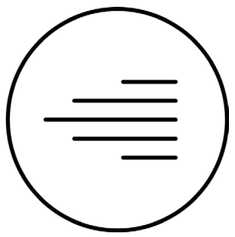
MAIOR ALONGAMENTO PROJETADO



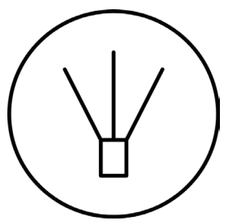
MATERIAIS HÍBRIDOS



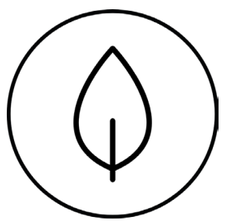
MODELAGEM 3D



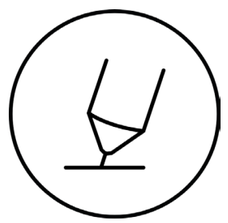
LINHAS HIGH TECH



3 TIRANTES FITAS PARA DISTRIBUIÇÃO DE PESO



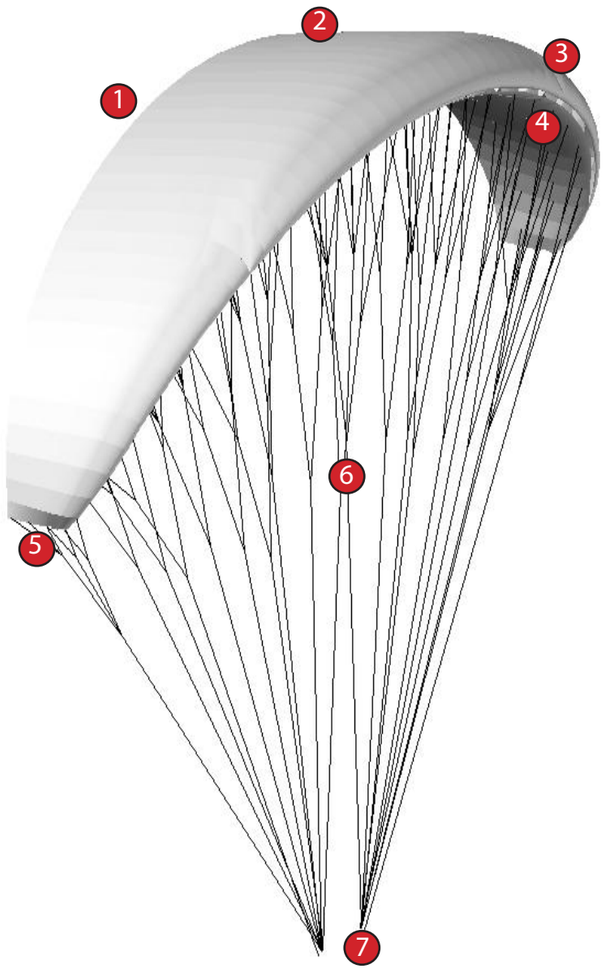
ECO FRIENDLY DESIGNED



CORTE LASER

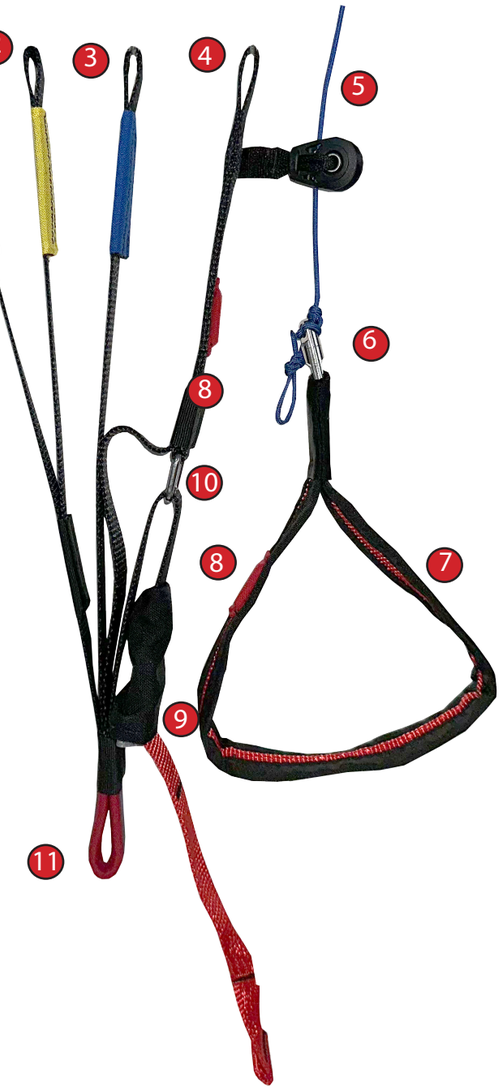
Velame

1. Bordo de fuga.
2. Extradorso.
3. Bordo de ataque.
4. Intradorso.
5. Estabilizador.
6. Linhas.
7. Tirantes.



Tirante

1. Tirante A.
2. Tirante A'.
3. Tirante B.
4. Tirante C.
5. Linha de freio.
6. Conexão do batoque.
7. Batoque.
8. Botão magnetico.
9. trimmer.
10. Sistema de progressão do trimmer.
11. Ponto para conexão no mosquetão da selete.

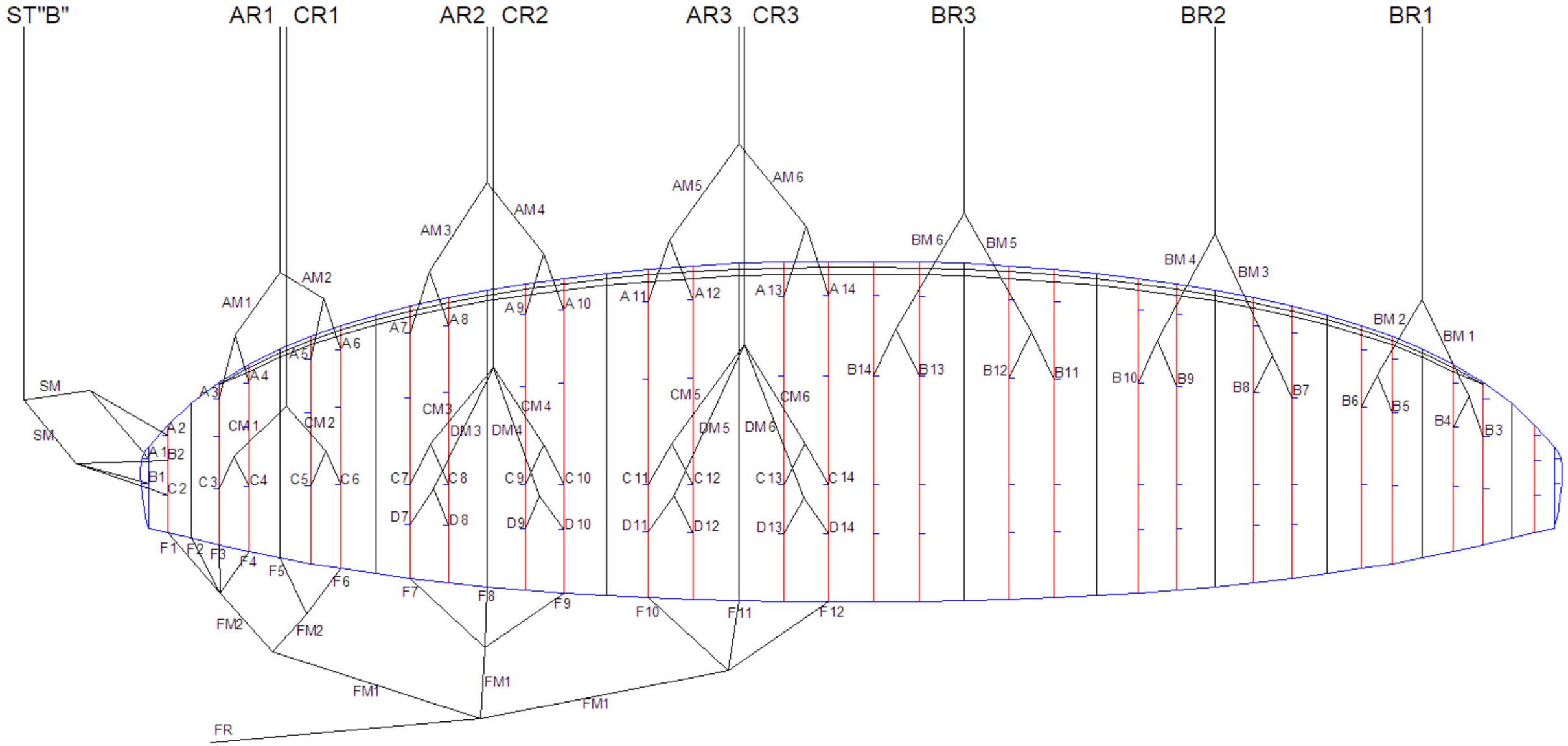


Linhas

O layout dos pontos de suspensão é projetado para distribuição de carga ideal e uma longa vida útil. Com todas as considerações e cálculos, no entanto, nosso foco é sempre na segurança. O mix de materiais utilizados nas linhas do CONNECT BI é uma combinação ideal de durabilidade, baixo estiramento e baixo arrasto.

Não se deve alterar nenhuma medida de linha do parapente.

CONNECT BI

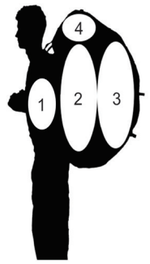


CARACTERÍSTICAS DE VOO

Faixa de peso

Cada tamanho é testado para uma determinada faixa de peso mínima e máxima. O peso refere-se ao "peso total de decolagem". Isso significa a soma total;

1. Piloto.
2. Parapente.
3. Selete e reserva.
4. Todos acessórios utilizados em voo.



Não é recomendado voar fora da faixa de peso homologada.

Se sua faixa de peso está entre dois tamanhos nossa sugestão é;

- Para o manuseio mais preciso e dinâmico ou se você geralmente voa em montanhas e / ou em condições fortes, você deve optar por voar na parte superior da faixa de peso.

- Se você quer uma menor taxa de afundamento, ou se você geralmente voa em terrenos planos e / ou em condições fracas, você pode escolher voar mais perto da parte central da faixa de peso.

Voo rebocado

O CONNECT BI pode ser rebocado. Voe somente com equipamento certificado operado por pessoas qualificadas e aptas, depois de fazer um curso de reboque. Utilize sempre conectores específicos para voo rebocado, e a sequência de tração só pode começar quando o parapente estiver totalmente inflado e estável sobre a cabeça do piloto.

Voo com motor

O CONNECT BI não foi projetado e não tem certificação para voo com paramotor, a SOL Paragliders não recomenda este tipo de voo.

PREPARAÇÃO

Abrindo o parapente

- Escolha uma colina de treinamento levemente inclinada sem obstáculos ou vento forte.
- Abra seu parapente e organize-o em forma de ferradura.
- Verifique o tecido e as linhas em busca de qualquer sinal de desgaste ou danos.
- Verifique os mosquetinhos conectados às linhas para serem totalmente fechadas.
- Identifique, separe e organize o tirante A, A', B, C e linha de freio.



Nós ou emaranhados não podem estar presentes.

Seletes

O CONNECT BI foi testado com seletes do tipo GH das normas LTF. Para o CONNECT BI são recomendadas todas seletes do tipo ABS, testadas com mosquetão na altura entre 42 e 48 cm da tábua, dependendo o tamanho da selete. Deve-se cuidar porque a altura dos mosquetões afeta a posição 'normal' do freio. Use sempre selete com protetor de coluna.

A distância dos mosquetões deve ser mantida. Juntamente com seu parapente está acompanhando uma fita "Easy Check" que irá auxiliá-lo a achar a medida exata da abertura dos mosquetões.

Estando fora da medida indicada, o parapente pode ter reações fora de sua configuração normal.



PARAPENTE SOL								
TAMANHO	XXS	XS	S	M	L	XL	XXL	TANDEM
MEDIDA	38 CM	38 CM	40 CM	42 CM	44 CM	46 CM	48 CM	44 CM

Conectando o parapente na selete com o separador de duplo

A conexão do piloto atrás do passageiro é feita com alças mais curtas, ficando assim numa posição mais alta. Isto resulta em melhor visão e alcance dos batoques e tirantes.
No caso de uma grande diferença de peso entre o piloto e o passageiro, o separador oferece três posições para a conexão do passageiro, garantindo a posição ideal do conjunto.

Tirante
A1 - Orelhimetro
D - Batoque
E - Trimmer



Separador de duplo
1. Mosquetão central
2. Conexão do paraquedas reserva
3. Piloto
4. Conexão para passageiro mais pesado que o piloto
5. Conexão para passageiro com peso similar ao piloto
6. Conexão para passageiro mais leve que o piloto

Acelerador

O CONNECT BI possui sistema de acelerador através do trimmer.

Medida dos tirantes

Os comprimentos dos tirantes não devem ser mais de ± 5 mm dos comprimentos estabelecidos no manual do usuário.

Trimmer aberto

A = 35,5 cm
A' = 35,5 cm
B = 35,5 cm
C = 40,5 cm



Medida sem os mosquetinhos.

Trimmer fechado

A = 35,5 cm
A’ = 35,5 cm
B = 35,5 cm
C = 35,5 cm



Medida sem os mosquetinhos.

Utilização dos trimmers

1. Posição acelerado.
2. Posição para decolagem e pouso.
3. Posição para voo térmico.



VOO

Checagem de decolagem

- Capacete;

- Mosquetões fechados;

- Selete com fechos conectados;

- Tirantes (A) nas mãos;

- Freios desembaraçados na mão;

- Piloto deve estar no centro da vela;

- Área de decolagem livre;

- Parapente e piloto alinhados com o vento;

- Espaço aéreo frontal da decolagem livre;

- Checar se a distância entre os mosquetões está correta.

Decolagem alpina

O piloto, pronto para decolar, deve segurar os tirantes (A) de cor vermelha, juntamente com os batoques. Deve-se segurar os braços estendidos de lado, como se fossem um prolongamento dos tirantes (A). Uma corrida decidida permite uma inflagem estável e rápida. Após o esforço inicial para a inflagem, o piloto deve manter uma pressão para frente nos tirantes (A) empurrando-os para frente, e não os puxando para baixo, até que o velame esteja sobre sua cabeça. Neste instante deve acionar os freios de maneira bem dosada, havendo a possibilidade para uma eventual correção na direção.

Mover-se para baixo do centro do parapente é o melhor método para correção, se houver espaço para tal. O piloto lança uma última olhada para cima para certificar-se de que o velame está sobre si, totalmente desimpedido e inflado. Neste momento o piloto toma a decisão de decolar, ou não.



Decolagem reversa

Esteja pronto como se fosse decolar alpina. No entanto, desta vez, vire-se para o parapente e passe um conjunto de tirantes sobre sua cabeça enquanto você gira. Agora você pode inflar o parapente usando os tirantes (A) de cor vermelha, juntamente com os batoques. Puxe os tirantes para cima e quando o parapente estiver no alto, solte os tirantes, freie se necessário, vire para o lado correto e corra.

Em ventos mais fortes, prepare-se para dar alguns passos em direção ao parapente enquanto infla. A técnica de lançamento reverso também pode ser usada em ventos surpreendentemente leves.



Térmica e lift

Em condições turbulentas o parapente deve ser voado com os comandos levemente freados. Consegue-se assim um aumento da estabilidade do velame.
O velame não deve pendular para frente e para trás, mas repousar sobre o piloto. Para isto, deve o mesmo aumentar a velocidade soltando os freios ao entrar numa térmica (dependendo de sua intensidade) ou frear ao sair. Isto faz parte da técnica básica de pilotagem ativa.
Em voo de lift é altamente recomendada uma altura mínima de 50m em relação ao solo, por razões de segurança.
É muito importante conhecer e respeitar as regras de voo, especialmente quando vários pilotos compartilham um espaço aéreo próximo à colina, onde manobras anti-colisão de última hora não são realizáveis.

Curvas

O CONNECT BI reage facilmente e instantaneamente aos comandos de curvas. Através do deslocamento do peso nos tirantes, executam-se curvas planas com perda mínima de altura. Uma técnica combinada de deslocamento de peso e acionamento adequado do freio é o meio mais eficiente de se executar curvas em qualquer situação, sendo que o raio da curva é determinado pelo freio acionado.
Acionando-se levemente o freio do lado externo nas curvas, bem como aplicando o máximo deslocamento de peso no tirante, aumenta-se a eficiência e também a resistência ao colapso em turbulências (borda de térmicas) do lado externo. Caso seja necessário fazer curvas com o seu parapente em pouco espaço, recomenda-se soltar o freio do lado externo da curva e puxar mais o freio do lado interno. Este parapente tem seu melhor planeio quando não se aplicam os freios.

Puxando um freio muito forte ou um excesso de comando somente de um lado existe o perigo de se provocar uma negativa!

Voo acelerado

Recomenda-se utilizar o acelerador ao voar contra o vento ou em zonas de correntes descendentes. Pelo fato de diminuir o ângulo de ataque, o velame pode entrar em colapso mais facilmente do que na posição normal. O piloto deve lembrar que quanto maior for a velocidade, mais dinâmica será a reação a um colapso.

- Pratique usando o sistema de acelerador em voo normal.
- Tenha cuidado ao voar acelerado em condições difíceis ou turbulentas.
- Observe que seu planeio pode variar conforme a velocidade.
- Verifique regularmente as peças e componentes quanto a desgaste e verifique se o sistema sempre funciona sem problemas.

Voo ativo

Para um melhor desempenho durante o voo é importante que você esteja sempre atento ao que seu velame esta lhe transmitindo, os elementos chaves do voo ativo são os avanços e o controle de pressão. Voar com um pouco de freio aplicado (+ - 15 cm) lhe dará um feedback da pressão de seu velame, em turbulência a pressão interna do parapente pode mudar e você pode sentir isto através dos freios, a ideia é manter uma pressão constante.
Evite voar muito freado, pois excesso de comando pode fazer o parapente parar de voar, considere sempre sua velocidade aerodinâmica, seus movimentos podem ser simétricos ou assimétricos podendo aplicar ambos os freios ou somente um. Estes ajustes manterão o voo mais controlado e com certeza podem reduzir as possibilidades de um colapso. Sugerimos que você faça treinos de solo, as simulações de avanços, perdas de pressão podem muito bem ser simulados no solo.

Pouso

Escolha sempre um pouso seguro, limpo e espaçoso, longe de obstáculos naturais e afastado de rotores de vento.

- Alinhe o parapente contra o vento.

- Uma vez abaixo de 30 metros, evite giros acentuados, pois isso pode causar pêndulos fortes e fazer com que o piloto bata com velocidade no solo.

- Incline-se com seu peso para frente e para fora da selete antes do pouso (especialmente se haver turbulência), com seu peso inclinando-se para frente contra a cinta do peito.

- Voe com as mãos para cima até estar a cerca de 1 metro acima do solo (em condições ventosas ou turbulentas você deve voar ativamente todo o caminho). Aplique os freios devagar e progressivamente para diminuir a velocidade até que tenha sido reduzida a um mínimo e você seja capaz de pisar no chão.

- Escolha o estilo de aproximação apropriado em função da área de pouso e das condições.

- Se o vento for muito forte, e você sentir que pode ser arrastado ou levantado novamente, após tocar o solo puxe os tirantes (B) simetricamente; isso bloqueia o velame de uma maneira muito rápida e controlável, após esse movimento recolha o velame pelos tirantes (B) para que você não seja arrastado.

MANOBRAS PARA DESCIDA RÁPIDA

As seguintes técnicas só devem ser usadas em emergências e exigem treinamento prévio para serem conduzidas com segurança, de preferência faça um curso com um instrutor para ter o conhecimento apropriado dessas técnicas.
Essas manobras são utilizadas em caso de estar entrando em uma nuvem ou caso de estar se aproximando uma tempestade.

Analisando adequadamente as condições
antes de decolar ajudará a evitar a necessidade de usar essas técnicas.

Orelhas

Puxando a linha longa (AR 1) localizada no tirante (A') puxe-a para fora e para baixo até que as orelhas do velame se dobrem, faça primeiro um lado depois o outro.
O velame permanece totalmente dirigível através do acionamento de freios unilaterais ou do deslocamento do peso do corpo na selete.
Para voltar ao voo normal, o piloto deve soltar as linhas (AR 1) normalmente o velame reabre sozinho, mas o piloto também pode ajudar dando uma freada suave em um lado de cada vez.

Espiral

Espirais possuem uma alta taxa de queda. Entretanto as grandes acelerações de força (G) impossibilitam sustentar a espiral por um período mais prolongado. A força de um espiral pode fazer com que o piloto desmaie e que o mesmo perca a pilotagem, podendo cair até o chão. Além de provocar grandes forças atuantes no piloto e no equipamento, diminuindo assim a vida útil do parapente com o tempo.
O piloto nunca deve executar esta manobra em turbulências ou com ângulos laterais muito grandes. Caso haja ventos fortes, o piloto deve ficar ciente que haverá uma derivação durante a manobra.

Quando o piloto aciona um freio somente, lenta e progressivamente, o parapente inclina-se lateralmente num ângulo bem acentuado e entra numa curva rápida e bastante inclinada, que pode ser levada a uma espiral positiva.

Durante a espiral o raio do giro pode ser controlado pela maior ou menor força aplicada ao freio do lado interno.Para sair, o piloto deve soltar o freio lentamente e deslocar suavemente seu peso do lado externo da curva. Saída brusca pode ocasionar um avanço exagerado da vela, ocorrendo um colapso. Por isso, na saída da última curva deve-se acionar novamente e suavemente o freio do lado interior da curva.

Caso o velame tome uma fechada durante este processo, deve-se parar a espiral, pois também há uma redução da área vélica.

- Jamais combine orelhas com espiral. A redução da área velica com o aumento da 'Força G', pelo efeito centrífugo, podem ocasionar rompimento de linhas, costura ou do velame.
- A saída de uma espiral com grande aceleração deve ser lenta e progressiva.
- Esta manobra requer grande altura (no mínimo 600 metros acima do solo) para que seja efetuada com segurança, pois tem uma taxa de queda muito alta e existe a possibilidade de o piloto perder a noção de altura.

B-Stoll

Esta técnica provocará uma configuração de parachutagem, portanto o controle do velame será diminuído. Pegue os tirantes (B) na altura da conexão das linhas e dos tirantes puxe para baixo os dois lados simetricamente e lentamente até que o perfil do velame esteja deformado, o parapente irá parar de voar na horizontal e passará a descer verticalmente.

Para recuperar o voo normal solte os tirantes (B) simetricamente de uma vez.

O parapente irá parar de descer na vertical e irá voltar a voar horizontalmente.

Caso os tirantes (B) sejam puxados muito rápidos ou muito profundamente, poderá ocorrer um cravete (ferradura) para frente. Para recuperar o voo normal, o piloto deve soltar os tirantes (B) e aplicar os freios suavemente se necessário. Em caso do parapente continuar em parachutagem, use o método descrito no parágrafo " Parachutagem ".

INCIDENTES DE VOO

Fechamento simétrico frontal

Este parapente, na maioria das vezes, se recupera sozinho na fechada simétrica frontal. Em condição de voo turbulento, pode acontecer um avanço que se não for controlado por uma ação precisa no comando dos freios resultará em um fechamento simétrico frontal.

Após se fechar o velame irá reabrir espontaneamente com um avanço para frente, use os freios para conter esse avanço, mas cuide para não usar demais os comandos pois pode acabar causando um estol.



Fechamento assimétrico lateral

Com uma pilotagem ativa os colapsos podem ser quase sempre evitados. Se ocorrer um colapso, o velame dobrará de maneira previsível e progressiva da ponta do velame em direção ao centro, nesse caso ele responderá a colapsos de 50% ou mais com uma ligeira tendência de giro, permitindo que o rumo seja facilmente mantido com o freio do lado oposto ao giro.

Normalmente o velame reabrirá sem a ação do piloto. Com um colapso assimétrico no voo acelerado, o parapente reagirá de maneira mais impulsiva. O comportamento de giro causado por um colapso a toda velocidade é mais dinâmico, mas pode ser bem controlado.

Para facilitar a reinflagem do velame em colapso, deve se dar uma bombeada longa e lenta (2 segundos) no batoque do lado fechado. A ação do peso do corpo no tirante contrário ao lado fechado também ajuda a reinflagem e aumenta a segurança, solicitando menor ação de freio e distanciando o ponto de estol (Stall).

Caso o velame não reabrir por si próprio, sem ação dos comandos e corpo do piloto, o parapente entrará numa espiral. Para cessar esta espiral o piloto deve frear levemente o lado externo e deslocar seu peso do mesmo lado, até que o velame inicie a sua estabilização.

Exatamente nesta fase do movimento pendular do piloto sob o velame é importante dosar a força exercida no freio, e muitas vezes pode se tornar necessário diminuir a força aplicada.

Estando novamente em voo reto, o lado fechado pode ser reinflado através da bombada.



Parachutagem

Este parapente não tem a tendência de entrar em parachutagem e recupera por si próprio uma parachutagem intencional provocada por comando dos freios. Caso ocorra uma parachutagem ao sair de algum incidente de voo libere totalmente os freios e use o acelerador, antes de usar os freios novamente certifique-se de que o parapente voltou ao voo normal.

Se o parapente estiver molhado ou não tiver sido feito a manutenção preventiva, existe o risco de entrar em parachutagem.

Full Stall

O CONNECT BI tem um bom curso de freio antes de entrar em full stall, isso pode acontecer caso o piloto acione em excesso os dois freios simetricamente do parapente, nesta situação o velame voa, na maioria das vezes de ré, formando um cravete (como uma ferradura) para frente.

O velame deve ser estabilizado antes de ser iniciado o procedimento para reentrada em voo normal. Para recuperar um full Stall ambos os freios devem ser liberados simultaneamente e simetricamente de modo gradativo para que não haja um avanço para frente do velame.

Negativa

O CONNECT BI tem um bom curso de freio e não entra com facilidade em negativa, mas se houver excesso de comando isso pode acontecer. A negativa ocorre quando somente um dos freios é acionado excessivamente.

O lado do velame que ouver o excesso de comando ira estolar e o outro lado continuara áberto, se acaso isso acontecer deve se liberar imediatamente o excesso de comando antes que o parapente faça um giro 180º, para que o parapente volte ao voo normal.

Dependendo da situação em qual o exesso de comando é liberado, o velame pode ter uma reação bastante forte tendo um avanço para a frente com um risco elevado de colapso.



Gravatas

Se a ponta do seu velame ficar presa nas linhas, isso é chamado de “gravata”. Isso pode fazer o seu planador entrar em espiral, que é difícil de controlar. A primeira solução para sair desta situação é estabilizar o parapente ao voo normal, ou seja, obter o controle de sua direção e, em seguida, usar fortes bombas profundas do freio no lado da gravata.
Ao fazê-lo, é importante inclinar-se para o lado oposto da gravata, caso contrário corre o risco de girar ou aprofundar a espiral.

Você também pode tentar puxar a linha stabilo (SR) linha externa no tirante de cor azul (B) para liberar, tenha cuidado com qualquer excesso de freio, pois você pode parar o velame do lado oposto.

Se é uma gravata muito grande e as opções acima não funcionaram, e o parapente estiver descontrolado, jogue seu paraquedas reserva imediatamente enquanto você está alto.

Pilotagem de emergência

Caso haja o rompimento, travamento e ou qualquer outra causa que impossibilite os comandos pelos freios, isso pode ocorrer por falta de manutenção preventiva do equipamento e/ou por alguma situação adversa em voo.

O piloto pode utilizar-se dos tirantes (C) e deslocamento lateral do corpo para pilotar o parapente, e dirigir-se diretamente para o pouso mais próximo e seguro.

Prestar atenção no comprimento do comando, que vai ser mais curto que o comprimento do freio normal.

DOBRAGEM

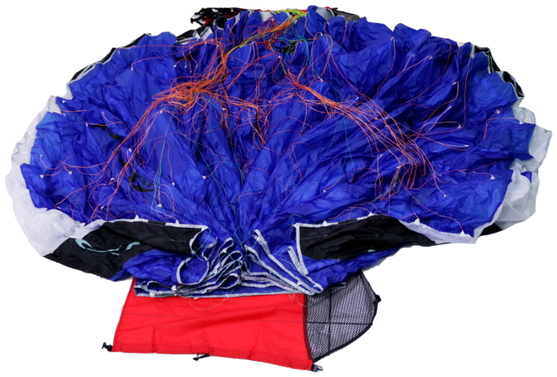
Existem vários fatores que ajudam a prolongar a vida do seu parapente e uma delas é a maneira como dobrar seu equipamento, ter cuidado com a posição da dobragem das talas é muito importante pois ajudam a manter as características de decolagem e desempenho em voo, para tal recomendamos essa dobragem e o uso da capa de dobragem origami, porém juntamente com seu parapente você está recebendo um saco de proteção tradicional que também auxilia aos cuidados com seu equipamento.

Dobragem origami



Passo 1. Abra seu origami e coloque o parapente repolhado dentro, começando dessa forma se evita que o tecido seja arrastado pelo solo ao dobrar.

Passo 2. Inicie pelo centro do velame no bordo de fuga, coloque perfil por perfil um em cima do outro, um lado de cada vez.





Passo 3. Pelo centro do velame no bordo de ataque, coloque perfil por perfil um em cima do outro, um lado de cada vez. Ajeitando as talas do extradorso e do intradorso deixando-as abertas, dobre o tecido das bocas para o lado de fora do velame.

Passo 4. Organize o tecido sanfonado de ambos os lados, feche seu origami e tome cuidado para não prender nenhuma linha ou tecido ao fechar.





Passo 5. Dobre o origami no mesmo formato da imagem, essa forma evita que tenha menos deformação nas partes rígidas do parapente.

Dobragem saco de proteção



Passo 1. Repolha seu parapente, começando dessa forma se evita que o tecido seja arrastado pelo solo ao dobrar.

Passo 2. Inicie pelo centro do velame pelo bordo de fuga, coloque perfil por perfil um em cima do outro, um lado de cada vez.





Passo 3. Pelo centro do velame no bordo de ataque, coloque perfil por perfil um em cima do outro, um lado de cada vez. Ajeitando as talas do extradorso e do intradorso deixando-as abertas, dobre o tecido das bocas para o lado de fora do velame.

Passo 4. Organize o tecido sanfonado de ambos os lados e gire um lado sobrepondo ao lado oposto, agora todas as talas vão estar posicionada lateralmente.





Passo 5. Dobre o parapente no mesmo formato da imagem, essa forma evita que tenha menos deformação nas partes rígidas do parapente.

Passo 6. Coloque o parapente dobrado dentro do saco de proteção.



Armazenamento

O tecido de seu parapente é composto principalmente por Nylon que, como qualquer outro material sintético, sofre influência da radiação ultravioleta (UV), decompondo-se, perdendo sua resistência mecânica e aumentando sua porosidade. Por isto deve-se evitar a exposição do parapente desnecessariamente à luz solar, que possui um elevado valor de radiação UV,especialmente em grandes altitudes.

Recomenda-se deixar o parapente guardado e bem protegido quando fora de uso. Deve-se guardar o parapente seco, em lugar seco, protegido da luz (UV) e longe de produtos químicos. Evite guardar o parapente em ambientes de temperatura muito alta (porta mala).

Mochila

Orientamos que você armazene seu equipamento desta forma dentro de sua mochila, para que haja uma melhor distribuição de carga e melhor conservação do equipamento. Sua mochila foi desenhada para ser confortável e prática.



Passo 1. Abra sua mochila e coloque seu parapente dentro

Passo 2. Coloque sua selete por cima de seu parapente e feche o zíper da mochila.





Passo 3. Guarde seu capacete e acessórios entre o parapente e a selete ou na parte superior da mochila.



Passo 4. Feche todas as partes da mochila.

RECOMENDAÇÃO PARA DURABILIDADE

- Deve-se evitar uma sobrecarga individual das linhas acima dos esforços normais em voo, pois uma deformação excessiva é irreversível, tornando-se permanente. Do mesmo modo, deve-se evitar pisar, dobra ou vincar as linhas, principalmente das principais.

- Deve-se abrir o parapente sempre num lugar limpo, pois a sujeira pode penetrar nas fibras, encurtando as linhas ou estragando o tecido. Também não se deve deixar as linhas enroscar em obstáculos ao inflar para decolagem, pois poderá ocorrer uma deformação excessiva das mesmas. Nunca se deve pisar sobre a vela, sobretudo em chão duro.

- Nas decolagens ou pousos com vento forte, um parapente descontrolado pode bater contra o solo com grande velocidade e o choque pode rasgar o tecido.

- Em caso de emaranhamento as linhas de freio podem esfolar ou uma linha principal pode vir a ser cortada por uma linha de freio, rompendo devido a fricção.

- A manipulação do parapente em decolagens de terra com muito vento aceleram o envelhecimento do seu equipamento.

- Após pousar na água ou arborizar, deve-se enviar seu equipamento para uma manutenção autorizada.

- Não se deve permitir a entrada de areia, pedras ou neve nas células da asa, pois o peso no bordo de fuga freia a asa, podendo até ocorrer um estol. Além disso, cantos vivos podem cortar o tecido.

- Durante o pouso, deve-se evitar que o bordo de ataque caia de frente para o chão, já que isto pode danificar os materiais que compõem a frente do parapente ou romper as costuras.

- No caso de contato com água salgada, o parapente deve ser enxaguado com água doce e deixado secar a sombra, nunca usar equipamentos de secagem rápida. Água salgada pode diminuir a resistência das linhas e diminuir a porosidade do tecido mesmo se enxaguadas com água doce.

- Depois de qualquer acidente o equipamento deve ser enviado a uma oficina autorizada ou ao fabricante para uma revisão.

- Faça sempre as revisões periódicas determinadas pelo fabricante, para que seu equipamento sempre esteja seguro e dentro da sua homologação.

REVISÃO

O seu parapente deve obrigatoriamente seguir o calendário de revisões. A primeira revisão obrigatória deve ser feita ao completar 24 meses, 100 horas ou 100 voos, obedecendo o que for alcançado primeiro. Após a primeira revisão uma vela precisa ser revisada a cada 12 meses ou a cada 100 voos, obedecendo o que for alcançado primeiro. Pode ocorrer que na revisão seja definido um período mais curto para a próxima revisão (por exemplo 50 voos ou 6 meses). Sem as revisões obrigatórias o parapente perde a sua homologação e a garantia.
Faça sempre uma revisão após um incidente ou caso a vela fique guardada por um longo tempo.
Pequenos reparos (veja no item reparos) podem ser feitos pelo piloto, mas reparos maiores devem ser efetuados somente pelo fabricante, distribuidor ou pessoa autorizada.
Os procedimentos de avaliação para inspeções, conforme indicado, devem incluir inspeção visual e de condição, avaliação da porosidade, medição da resistência das linhas, verificação da geometria e medição das linhas (incluindo os tirantes), e a documentação completa dos resultados obtidos.
A inspeção deve ser realizada pelo fabricante ou por um centro de inspeções e manutenção qualificado que siga os padrões exigidos pela fábrica, a SOL dispõem de manual de inspeção e revisão.

REPAROS

Sempre deixe um revendedor registrado, um centro de reparos profissional ou o fabricante realizar quaisquer reparos complexos. Caso precise realizar algum reparo pequeno, juntamente com seu kit você está recebendo adesivos para reparos e lacres para mosquetinhos.

Rasgos

Pequenos rasgos de até 10cm afastados dos pontos de linhas, podem ser efetuados por você usando os ripstops que acompanham seu kit de manutenção basica, acima disso aconselhamos que a manutenção seja feita pelo fabricante ou oficina credenciada.

- Limpe o local aonde será aplicado o adesivo com pano úmido.
- Deve haver no mínimo 2,5 cm a mais de bordas do adesivo do que o rasgo.
- Arredonde os cantos para evitar depois de colado que se descole.
- Aplique ambos os lados do rasgo, internamente e externamente.

Linhas rompidas

Na troca de linhas rompidas aconselhamos entrar em contato um revendedor registrado, um centro de reparos profissional ou o fabricante. Após ser feita a substituição da linha deve-se inflar o parapente para ter certeza de que está tudo correto.

Lacres

Juntamente com seu kit você está recebendo lacres para os mosquetinhos, não deixe seu tirante sem estes pois eles evitam o movimento de abertura dos mosquetinhos, impossibilitando sua abertura.

GARANTIA

Termos de garantia

Acesse seu termo de garantia:
http://solparagliders.com.br/garantia

Registro de produto

Registre seu produto para validar sua garantia::
http://solparagliders.com.br/registro.php

MEIO AMBIENTE E RECICLAGEM

Por favor cuide da natureza e do meio-ambiente durante as atividades de voo, não jogue lixo, não maltrate animais, não se esqueça que o motor do parapente é a natureza. Caso o parapente não seja mais funcional, lembre-se que ele é lixo especial. Por favor mande-o para o revendedor SOL ou para a sua escola de voo; eles irão reciclar o material do parapente de forma adequada.

LIMITES DE OPERAÇÃO

Conforme a norma LTF:

Temperaturas de -30 graus até +70 graus Celsius durante o armazenamento não devem prejudicar a segurança de uso. Temperaturas de -30 grau até +50 grau Celsius e uma oscilação da umidade relativa ao ar de 25% até 100% durante o uso do equipamento não devem prejudicar a segurança de uso.

Lembre-se o equipamento é um produto de alta qualidade e feito de materiais cuidadosamente escolhidos. Armazene e cuide o seu equipamento com muito carinho. Limite de operação expira abaixo de 30° C negativos.

PALAVRAS FINAIS

Segurança é o lema de nosso esporte. Para voar seguro os piloto devem treinar, estudar, praticar e estarem alertas aos perigos que nos rodam.

Para atingirmos um nível de segurança devemos voar regularmente na medida do possível, não ultrapassar nossos limites e evitar nos expor a perigos desnecessários. Voar é um aprendizado lento que leva anos, não coloque pressão sobre você mesmo. Se as condições não estiverem boas, guarde seu equipamento.

Não superestime suas habilidades, seja honesto com você mesmo. Todos os anos vemos acidentes e a maioria deles poderia ter sido evitada com pequenos gestos.

Fazemos parte da sociedade em que vivemos: amigos, familiares e até pessoas que não conhecemos se preocupam conosco, nossa obrigação com esta sociedade é nos mantermos saudáveis e que a cada pouso estejamos um pouco mais felizes. Voamos para nos sentirmos mais vivos.

Desejamos bons e seguros voos com o seu parapente.

SOL Paragliders Team!

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Dados técnicos

Modelo	38	41	44	
Células	39	39	39	
Área Real	37,54	39,01	40,76	m^2
Envergadura Real	13,72	13,99	14,30	m
Alongamento Real	5,01	5,01	5,01	
Área Projetada	32,83	34,11	35,64	m^2
Envergadura Projetada	11,17	11,39	11,64	m
Alongamento Projetado	3,80	3,80	3,80	
Diâmetro das Linhas	COUSIN DYNNEMA 1.0 mm-2,1 mm / LIROS PPSLS 1.05 - 1.2 - 1.58			mm
Altura	834	849	867	cm
Perfil Máximo	339	346	353	cm
Perfil Mínimo	77	79	81	cm
Peso da Vela	6,60	6,80	7,14	kg
Peso de decolagem	120 - 200	140-210	150-210	Kg
Certificação	LOAD	LTF / EN B	LOAD	
Comprimento de freio no peso máximo	74	76	78	cm
Acelerador	NÃO	NÃO	NÃO	
Número de tirantes	3 + 1	3 + 1	3 + 1	
Trimmer	5	5	5	cm
Ajustes removíveis e variáveis	NÃO	NÃO	NÃO	

O peso da vela pode variar entre 150g dependendo do lote de materiais e condições climáticas

Peças e materiais

Extradorso	WTX 29 / WTX 40 - Pu+Silicon coating
Intradorso	WTX 29 - Pu+Silicon coating
Perfils/Diagonais	Pro-Nyl High Tenacity Nylon rip-stop Hard finish 36 gr/sm
Talas	Nylon Maxfio 2,5 mm
Fita de reforço interno/externo	Cetim Polyester 25mm
Alças	FRL0027 Polyester 10 X 1.0 mm white
Fio de costura do velame	Graal Polyester filament continuous 60 white
Fio de costura do tirante	Nylbond Polyester filament continuous 30 - 40 Black
Linhas	COUSIN DYNNEMA 0,95 mm-2,1 mm / LIROS PPSLS 1.05 - 1.2 - 1.58
Mosquetinhos	Ansung Precision 20 mm 800 kg
Tirantes	Polyester Venus 15 mm. 1.600 kg
Roldanas	Allen 16 - 20 mm Roletrada
Botão magnético	Ímans de Alnico 15 mm - ISR

Linhas

Modelo da linha	PPSLS 125	PPSLS 180	PPSLS 260	CTL 910420	CTL 910085
Fabricante	Liros GER	Liros GER	Liros GER	Cousin FRA	Cousin FRA
Número do teste de resistência	LI 870.2020	LI 869.2020	LI 868.2020	LI 1107.2022	LI 1106.2022
Diâmetro	1,05 mm	1,25 mm	1,58 mm	2,1 mm	1,0 mm
Material	Dyneema	Dyneema	Dyneema	Dyneema	Dyneema
Material da capa	Polyester	Polyester	Polyester	No	No
Tenacidade após flexão	107,9 daN	164,5 daN	188,6 daN	305,7 daN	81 daN

Comprimento de linhas

Connect BI - 38

	A	B	C	D	F
1	7478	7476			7966
2	7611	7568	7605		7936
3	7865	7843	7825		7940
4	7904	7881	7876		7991
5	8012	7977	7985		8021
6	8077	8034	8048		8103
7	8144	8085	8115	8201	8106
8	8114	8051	8089	8184	8080
9	8127	8056	8105	8213	8213
10	8172	8098	8149	8263	8358
11	8194	8116	8173	8289	8491
12	8166	8085	8146	8266	8825
13	8200	8118	8180	8303	
14	8262	8181	8243	8365	

Medida inclui tirante e mosquetinhos com 5 daN de tensão
Freio não inclui medida do tirante
A diferença não pode ser maior que +/- 10mm da estabelecida no manual

Connect BI - 41

	A	B	C	D	F
1	7621	7620			8122
2	7757	7714	7752		8092
3	8016	7994	7976		8097
4	8055	8033	8028		8148
5	8165	8129	8139		8180
6	8231	8188	8203		8263
7	8299	8239	8270	8358	8266
8	8268	8204	8244	8341	8239
9	8280	8208	8259	8370	8373
10	8325	8250	8304	8419	8520
11	8347	8267	8327	8445	8653
12	8318	8235	8299	8422	8991
13	8352	8268	8333	8458	
14	8414	8332	8396	8520	

Medida inclui tirante e mosquetinhos com 5 daN de tensão
Freio não inclui medida do tirante
A diferença não pode ser maior que +/- 10mm da estabelecida no manual

Connect BI - 44

	A	B	C	D	F
1	7790	7789			8305
2	7929	7885	7925		8275
3	8193	8170	8154		8280
4	8233	8210	8207		8333
5	8344	8308	8320		8365
6	8411	8368	8385		8451
7	8480	8419	8453	8543	8454
8	8448	8383	8425	8525	8425
9	8460	8386	8440	8553	8562
10	8506	8429	8485	8603	8710
11	8527	8445	8507	8628	8844
12	8497	8412	8478	8604	9187
13	8530	8445	8512	8640	
14	8593	8510	8576	8703	

Medida inclui tirante e mosquetinhos com 5 daN de tensão
Freio não inclui medida do tirante
A diferença não pode ser maior que +/- 10mm da estabelecida no manual

Comprimento de linhas individuais

Connect BI - 38

Nome	Referencia da linha		Diametro / mm	Comprimento / mm	Número de linhas
A1	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	749	2
A2	COUSIN /DYNEEMA	CTL 910085	1.0	882	2
A3	LIROS PPSLS	125	1.05	600	2
A4	LIROS PPSLS	125	1.05	639	2
A5	LIROS PPSLS	125	1.05	587	2
A6	LIROS PPSLS	125	1.05	652	2
A7	LIROS PPSLS	125	1.05	827	2
A8	LIROS PPSLS	125	1.05	797	2
A9	LIROS PPSLS	125	1.05	810	2
A10	LIROS PPSLS	125	1.05	855	2
A11	LIROS PPSLS	125	1.05	972	2
A12	LIROS PPSLS	125	1.05	944	2
A13	LIROS PPSLS	125	1.05	978	2
A14	LIROS PPSLS	125	1.05	1040	2
AM1	LIROS PPSLS	125	1.05	1665	2
AM2	LIROS PPSLS	125	1.05	1825	2
AM3	LIROS PPSLS	180	1,2	2255	2
AM4	LIROS PPSLS	180	1,2	2255	2
AM5	LIROS PPSLS	180	1,2	2645	2
AM6	LIROS PPSLS	180	1,2	2645	2
AR1	LIROS PPSLS	260	1.58	5240	2
AR2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4705	2
AR3	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4220	2
B1	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	747	2
B2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	839	2
B3	LIROS PPSLS	125	1.05	578	2
B4	LIROS PPSLS	125	1.05	616	2
B5	LIROS PPSLS	125	1.05	552	2
B6	LIROS PPSLS	125	1.05	609	2
B7	LIROS PPSLS	125	1.05	770	2
B8	LIROS PPSLS	125	1.05	736	2
B9	LIROS PPSLS	125	1.05	741	2
B10	LIROS PPSLS	125	1.05	783	2
B11	LIROS PPSLS	125	1.05	896	2
B12	LIROS PPSLS	125	1.05	865	2
B13	LIROS PPSLS	125	1.05	898	2
B14	LIROS PPSLS	125	1.05	961	2
BM1	LIROS PPSLS	125	1.05	1665	2
BM2	LIROS PPSLS	125	1.05	1825	2
BM3	LIROS PPSLS	180	1,2	2255	2
BM4	LIROS PPSLS	180	1,2	2255	2
BM5	LIROS PPSLS	180	1,2	2645	2
BM6	LIROS PPSLS	180	1,2	2645	2
SM	LIROS PPSLS	125	1.05	590	2
STB	LIROS PPSLS	125	1,05	5780	2
BR1	LIROS PPSLS	260	1.58	5240	2
BR2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4705	2
BR3	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4220	2

Connect BI - 38

Nome	Referencia da linha		Diametro / mm	Comprimento / mm	Número de linhas
C2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	876	2
C3	LIROS PPSLS	125	1,05	605	2
C4	LIROS PPSLS	125	1,05	656	2
C5	LIROS PPSLS	125	1,05	605	2
C6	LIROS PPSLS	125	1,05	668	2
C7	LIROS PPSLS	125	1,05	843	2
C8	LIROS PPSLS	125	1,05	817	2
C9	LIROS PPSLS	125	1,05	833	2
C10	LIROS PPSLS	125	1,05	877	2
C11	LIROS PPSLS	125	1,05	996	2
C12	LIROS PPSLS	125	1,05	969	2
C13	LIROS PPSLS	125	1,05	1003	2
C14	LIROS PPSLS	125	1,05	1066	2
CM1	LIROS PPSLS	125	1,05	1665	2
CM2	LIROS PPSLS	125	1,05	1825	2
CM3	LIROS PPSLS	125	1,05	2255	2
CM4	LIROS PPSLS	125	1,05	2255	2
CM5	LIROS PPSLS	125	1,05	2645	2
CM6	LIROS PPSLS	125	1,05	2645	2
CR1	LIROS PPSLS	260	1,58	5200	2
CR2	LIROS PPSLS	260	1,58	4665	2
CR3	LIROS PPSLS	260	1,58	4180	2
D7	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	929	2
D8	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	912	2
D9	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	941	2
D10	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	991	2
D11	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1112	2
D12	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1089	2
D13	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1126	2
D14	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1188	2
F1	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1005	2
F2	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	975	2
F3	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	979	2
F4	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1030	2
F5	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1060	2
F6	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1142	2
F7	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2336	2
F8	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2310	2
F9	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2443	2
F10	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2588	2
F11	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	2721	2
F12	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	3055	2
FM1	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	3020	4
FM2	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	1195	6
FR	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2,1	2750	2

As dimensões fornecidas no manual foram verificadas pelo laboratório de testes Air Turquoise SA

Connect BI - 41

Nome	Referencia da linha		Diametro / mm	Comprimento / mm	Nú2mero de linhas
A1	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	762	2
A2	COUSIN /DYNEEMA	CTL 910085	1.0	898	2
A3	LIROS PPSLS	125	1.05	606	2
A4	LIROS PPSLS	125	1.05	645	2
A5	LIROS PPSLS	125	1.05	595	2
A6	LIROS PPSLS	125	1.05	661	2
A7	LIROS PPSLS	125	1.05	842	2
A8	LIROS PPSLS	125	1.05	811	2
A9	LIROS PPSLS	125	1.05	823	2
A10	LIROS PPSLS	125	1.05	868	2
A11	LIROS PPSLS	125	1.05	990	2
A12	LIROS PPSLS	125	1.05	961	2
A13	LIROS PPSLS	125	1.05	995	2
A14	LIROS PPSLS	125	1.05	1057	2
AM1	LIROS PPSLS	125	1.05	1700	2
AM2	LIROS PPSLS	125	1.05	1860	2
AM3	LIROS PPSLS	180	1,2	2300	2
AM4	LIROS PPSLS	180	1,2	2300	2
AM5	LIROS PPSLS	180	1,2	2700	2
AM6	LIROS PPSLS	180	1,2	2700	2
AR1	LIROS PPSLS	260	1.58	5350	2
AR2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4800	2
AR3	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4300	2
B1	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	761	2
B2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	855	2
B3	LIROS PPSLS	125	1.05	584	2
B4	LIROS PPSLS	125	1.05	623	2
B5	LIROS PPSLS	125	1.05	559	2
B6	LIROS PPSLS	125	1.05	618	2
B7	LIROS PPSLS	125	1.05	784	2
B8	LIROS PPSLS	125	1.05	749	2
B9	LIROS PPSLS	125	1.05	753	2
B10	LIROS PPSLS	125	1.05	795	2
B11	LIROS PPSLS	125	1.05	912	2
B12	LIROS PPSLS	125	1.05	880	2
B13	LIROS PPSLS	125	1.05	913	2
B14	LIROS PPSLS	125	1.05	977	2
BM1	LIROS PPSLS	125	1.05	1700	2
BM2	LIROS PPSLS	125	1.05	1860	2
BM3	LIROS PPSLS	180	1,2	2300	2
BM4	LIROS PPSLS	180	1,2	2300	2
BM5	LIROS PPSLS	180	1,2	2700	2
BM6	LIROS PPSLS	180	1,2	2700	2
SM	LIROS PPSLS	125	1.05	600	2
STB	LIROS PPSLS	125	1,05	5900	2
BR1	LIROS PPSLS	260	1.58	5350	2
BR2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4800	2
BR3	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4300	2

Nome	Referencia da linha		Diametro / mm	Comprimento / mm	Número de linhas
C2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	893	2
C3	LIROS PPSLS	125	1,05	611	2
C4	LIROS PPSLS	125	1,05	663	2
C5	LIROS PPSLS	125	1,05	614	2
C6	LIROS PPSLS	125	1,05	678	2
C7	LIROS PPSLS	125	1,05	858	2
C8	LIROS PPSLS	125	1,05	832	2
C9	LIROS PPSLS	125	1,05	847	2
C10	LIROS PPSLS	125	1,05	892	2
C11	LIROS PPSLS	125	1,05	1015	2
C12	LIROS PPSLS	125	1,05	987	2
C13	LIROS PPSLS	125	1,05	1021	2
C14	LIROS PPSLS	125	1,05	1084	2
CM1	LIROS PPSLS	125	1,05	1700	2
CM2	LIROS PPSLS	125	1,05	1860	2
CM3	LIROS PPSLS	125	1,05	2300	2
CM4	LIROS PPSLS	125	1,05	2300	2
CM5	LIROS PPSLS	125	1,05	2700	2
CM6	LIROS PPSLS	125	1,05	2700	2
CR1	LIROS PPSLS	260	1,58	5310	2
CR2	LIROS PPSLS	260	1,58	4760	2
CR3	LIROS PPSLS	260	1,58	4260	2
D7	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	946	2
D8	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	929	2
D9	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	958	2
D10	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1007	2
D11	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1133	2
D12	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1110	2
D13	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1146	2
D14	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1208	2
F1	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1026	2
F2	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	996	2
F3	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	1001	2
F4	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1052	2
F5	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1084	2
F6	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1167	2
F7	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2386	2
F8	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2359	2
F9	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2493	2
F10	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2640	2
F11	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	2773	2
F12	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	3111	2
FM1	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	3080	4
FM2	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	1220	6
FR	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2,1	2800	2

As dimensões fornecidas no manual foram verificadas pelo laboratório de testes Air Turquoise SA

Connect BI - 44

Nome	Referencia da linha		Diametro / mm	Comprimento / mm	Número de linhas
A1	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	781	2
A2	COUSIN /DYNEEMA	CTL 910085	1.0	920	2
A3	LIROS PPSLS	125	1.05	623	2
A4	LIROS PPSLS	125	1.05	663	2
A5	LIROS PPSLS	125	1.05	609	2
A6	LIROS PPSLS	125	1.05	676	2
A7	LIROS PPSLS	125	1.05	863	2
A8	LIROS PPSLS	125	1.05	831	2
A9	LIROS PPSLS	125	1.05	843	2
A10	LIROS PPSLS	125	1.05	889	2
A11	LIROS PPSLS	125	1.05	1015	2
A12	LIROS PPSLS	125	1.05	985	2
A13	LIROS PPSLS	125	1.05	1018	2
A14	LIROS PPSLS	125	1.05	1081	2
AM1	LIROS PPSLS	125	1.05	1735	2
AM2	LIROS PPSLS	125	1.05	1900	2
AM3	LIROS PPSLS	180	1,2	2350	2
AM4	LIROS PPSLS	180	1,2	2350	2
AM5	LIROS PPSLS	180	1,2	2760	2
AM6	LIROS PPSLS	180	1,2	2760	2
AR1	LIROS PPSLS	260	1.58	5475	2
AR2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4910	2
AR3	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4395	2
B1	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	780	2
B2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	876	2
B3	LIROS PPSLS	125	1.05	600	2
B4	LIROS PPSLS	125	1.05	640	2
B5	LIROS PPSLS	125	1.05	573	2
B6	LIROS PPSLS	125	1.05	633	2
B7	LIROS PPSLS	125	1.05	804	2
B8	LIROS PPSLS	125	1.05	768	2
B9	LIROS PPSLS	125	1.05	771	2
B10	LIROS PPSLS	125	1.05	814	2
B11	LIROS PPSLS	125	1.05	935	2
B12	LIROS PPSLS	125	1.05	902	2
B13	LIROS PPSLS	125	1.05	935	2
B14	LIROS PPSLS	125	1.05	1000	2
BM1	LIROS PPSLS	125	1.05	1735	2
BM2	LIROS PPSLS	125	1.05	1900	2
BM3	LIROS PPSLS	180	1,2	2350	2
BM4	LIROS PPSLS	180	1,2	2350	2
BM5	LIROS PPSLS	180	1,2	2760	2
BM6	LIROS PPSLS	180	1,2	2760	2
SM	LIROS PPSLS	125	1.05	610	2
STB	LIROS PPSLS	125	1,05	6040	2
BR1	LIROS PPSLS	260	1.58	5475	2
BR2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4910	2
BR3	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2.1	4395	2

Connect BI - 44

Nome	Referencia da linha		Diametro / mm	Comprimento / mm	Número de linhas
C2	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	916	2
C3	LIROS PPSLS	125	1,05	629	2
C4	LIROS PPSLS	125	1,05	682	2
C5	LIROS PPSLS	125	1,05	630	2
C6	LIROS PPSLS	125	1,05	695	2
C7	LIROS PPSLS	125	1,05	881	2
C8	LIROS PPSLS	125	1,05	853	2
C9	LIROS PPSLS	125	1,05	868	2
C10	LIROS PPSLS	125	1,05	913	2
C11	LIROS PPSLS	125	1,05	1040	2
C12	LIROS PPSLS	125	1,05	1011	2
C13	LIROS PPSLS	125	1,05	1045	2
C14	LIROS PPSLS	125	1,05	1109	2
CM1	LIROS PPSLS	125	1,05	1735	2
CM2	LIROS PPSLS	125	1,05	1900	2
CM3	LIROS PPSLS	125	1,05	2350	2
CM4	LIROS PPSLS	125	1,05	2350	2
CM5	LIROS PPSLS	125	1,05	2760	2
CM6	LIROS PPSLS	125	1,05	2760	2
CR1	LIROS PPSLS	260	1,58	5435	2
CR2	LIROS PPSLS	260	1,58	4870	2
CR3	LIROS PPSLS	260	1,58	4355	2
D7	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	971	2
D8	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1,0	953	2
D9	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	981	2
D10	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1031	2
D11	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1161	2
D12	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1137	2
D13	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1173	2
D14	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910085	1.0	1236	2
F1	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1054	2
F2	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	1024	2
F3	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	1029	2
F4	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1082	2
F5	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1114	2
F6	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	1200	2
F7	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2444	2
F8	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2415	2
F9	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2552	2
F10	COUSIN / DYNEEMA	85	1.0	2700	2
F11	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	2834	2
F12	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	3177	2
FM1	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	3150	4
FM2	COUSIN / DYNEEMA	85	1,0	1245	6
FR	COUSIN / DYNEEMA	CTL 910420	2,1	2860	2

As dimensões fornecidas no manual foram verificadas pelo laboratório de testes Air Turquoise SA

SOL®
PARAGLIDERS

Sol Sports Ind. e Com. Ltda.
Rua Walter Marquardt, 1180 cp 370
89259-565 Jaraguá do Sul, SC BRASIL
Telefone (+55) 47 3275 7753
E-mail: info@solsports.com.b
www.solparagliders.com.br/
facebook: solparagliders
instagram @solparaglidersofficial