



Manual de usuario



SUPAIR - VLD
34 rue Adrastée
Parc Altaïs
74650 Annecy - Chavanod
FRANCE

45°54.024'N / 06°04.725'E

www.supair.com

Copyright ©, All rights reserved

Español
Índice de revisión : 04/06/2018



¡Gracias por haber elegido nuestro parapente biplaza SORA! Nos alegramos de poder acompañarte de esta manera en la pasión que compartimos: el parapente.

SUP'AIR concibe, produce y comercializa accesorios para el vuelo libre desde 1984. Elegir un producto SUP'AIR supone contar con la garantía de casi 30 años de experiencia, de innovación y de tener en cuenta las opiniones de los usuarios. La filosofía de SUP'AIR es no dejar de esforzarse en la creación de productos cada vez mejores y mantener una elevada calidad de fabricación en Europa.

Confiamos en que este manual te parezca completo, claro y agradable de leer. Nuestro consejo es que lo leas con atención.

En nuestra página web www.supair.com encontrarás la información más reciente relativa a este producto. Si necesitas más información, no dudes en ponerte en contacto con alguno de nuestros distribuidores. Y, por supuesto, todo el equipo SUP'AIR está a tu disposición en info@supair.com

Te deseamos muchas horas de vuelo agradables y seguras. ¡Y felices aterrizajes!

El equipo SUP'AIR

Introducción	4
Datos Técnicos	5
Componentes	6
Conexión del parapente a la silla	7
Instalación del paracaídas de emergencia y de la conexión del "sistema André Rose"	9
Control prevuelo	10
Despegue	11
Características de vuelo	12
Técnicas de descenso rápido	14
Incidencias en vuelo	16
Torno	16
Plano de sustentaje	17
Materiales	18
Tabla de medidas	19
Certificados	20
Mantenimiento	21
Controles obligatorios	22
Garantía	22
Descargo de responsabilidad	22
Equipamiento del piloto	22
Complementos/Accesorios	23

Bienvenido al vuelo biplaza: un mundo de pasión compartida en el que dos personas vuelan cómodamente y con seguridad.

El biplaza SORA es un parapente que da respuesta a todas las exigencias de un piloto de biplaza actual. Está destinado a un uso profesional intensivo y dará tanto al piloto como a sus pasajeros un gran confort en vuelo durante numerosas temporadas. En la concepción y elección de los materiales se han tenido muy presentes los objetivos de longevidad y de calidad.

El biplaza SORA ha sido homologado EN 926-2: 2013 & 926-1: 2015 Clase B (talla de 41 m²). Puede volarse con la mayoría de las sillas del mercado, pero para un mayor confort en vuelo y unas sensaciones óptimas, aconsejamos los modelos de silla para piloto y pasajero biplaza de la gama SUP'AIR.

Una vez hayas leído el manual de esta vela biplaza, te animamos a que la pruebes en una pendiente escuela.

Nota: a lo largo de este manual, aparecerán tres pictogramas que te ayudarán en su lectura:



Consejo



¡Atención!



¡Peligro!

Modelo	vela biplaza SORA
Talla (m ²)	41
Número de cajones	54
Superficie real (m ²)	41,2
Envergadura real (m)	14,9
Cuerda (m)	3,47
Alargamiento real	5,35
Superficie proyectada (m ²)	35,1
Envergadura proyectada (m)	11,7
Alargamiento proyectado	3,9
Peso de la vela (kg)	7,5
Rango de pesos en vuelo (kg)	120 - 220
Velocidad al Trim (km/h)	38
Velocidad+D95 máxima (km/h)	52
Homologación	Class B, EN : 926-2 : 2013 & 926-1 : 2015, LTF : 2. DV LuftGerPV §1, Nr 7 c



código de color 01



código de color 02

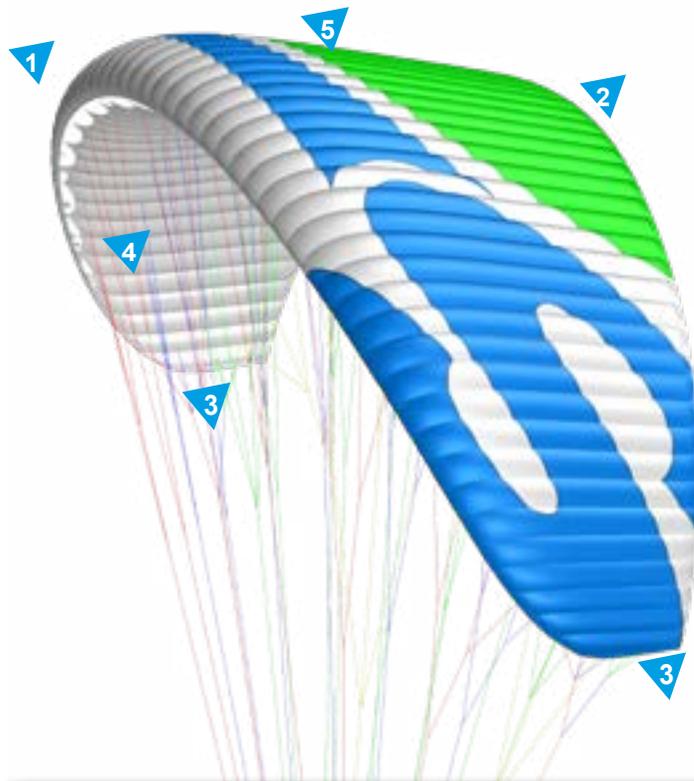


código de color 03



código de color 04

Componentes



- 1 Borde de ataque
 - 2 Borde de fuga
 - 3 Estabilos
 - 4 Intradós
 - 5 Extradós
 - 6 Banda A
 - 7 Banda A' (para meter orejas)
 - 8 Banda B
 - 9 Banda C
 - 10 Banda D
 - 11 Cordino de freno
 - 12 Guía del freno
 - 13 Puño del freno
 - 14 Mordaza para dejar metidas las orejas
 - 15 Cinta de ajuste de los trims (imantada)
 - 16 Bucle principal de anclaje
- 17 Punto de anclaje principal de los separadores
 - 18 Punto de anclaje a la silla del piloto
 - 19 Punto de anclaje a la silla del pasajero
 - 20 Funda-guía para las bandas del emergencia
 - 21 Mochila BIRD de 150 litros

Accesorios entregados con el "Pack BI SORA"



Conexión del parapente a la silla

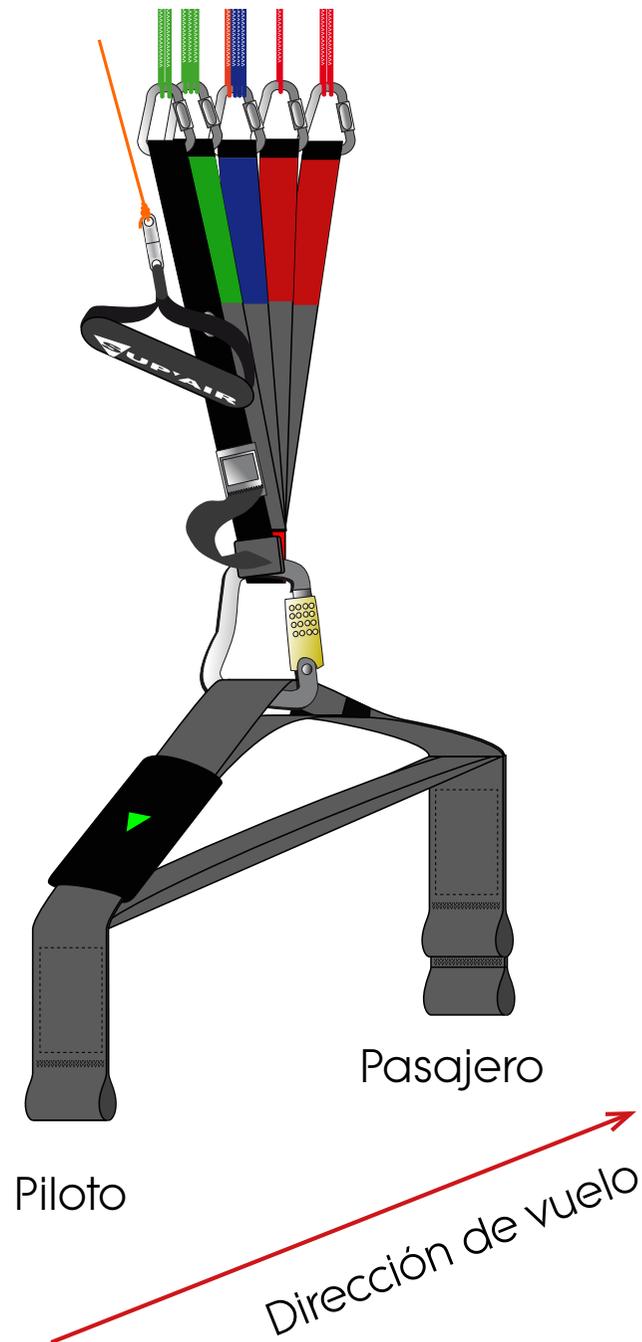
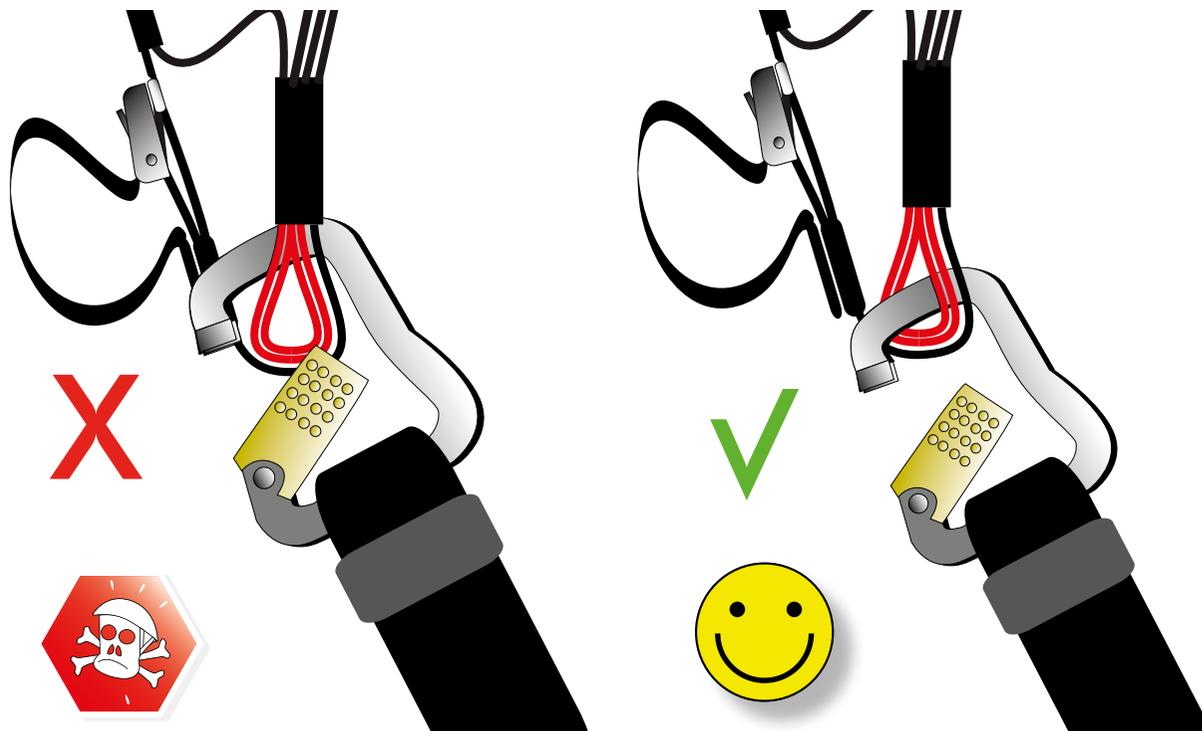
Conexión a los separadores

Las bandas del parapente deben anclarse a los separadores mediante un mosquetón o maillon de resistencia adecuada para la carga de una vela biplaza, y debe comprobarse que las bandas A se encuentren hacia delante y no estén reviradas ni haya obstrucciones.

NUNCA debe conectarse la vela en otro punto distinto a ese.

El piloto conecta a continuación su silla al bucle situado en la parte posterior del separador y conecta la silla de su pasajero a uno de los bucles situados en la parte anterior del separador.

Para la conexión vela-separador aconsejamos los mosquetones SUP'AIR de 45 mm en acero.



Ajuste de los frenos

Los frenos se ajustan en fábrica para permitir un pilotaje óptimo. De todos modos, si este ajuste no es de tu agrado, se puede modificar la longitud de los mismos, así como la posición de la anilla de guía, la cual puede colocarse a tres alturas diferentes.

Para ajustar la longitud de los cordinos de freno aconsejamos que se use un nudo as de guía y que la amplitud del ajuste sea pequeña (no más de 5 cm en cada prueba).

Para regular la posición de la anilla que sirve de guía del freno, proceder de la manera siguiente :

- Deshacer el nudo del cordino de freno y sacarlo de la anilla
- Desplazar la cinta de la anilla a la posición deseada pasándola por el conducto situado a la altura elegida
- Volver a pasar el cordino por la anilla

- Atar el cordino del freno al puño mediante un nudo as de guía y usando como referencia el punto marcado sobre el cordino.

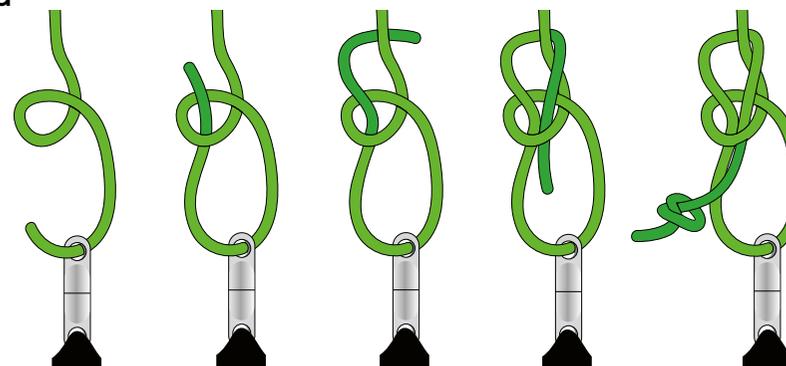


Recuerda que debes dejar un margen en la longitud del cordino de freno para que a frenos libres no se deforme el borde de fuga, lo que impediría el buen funcionamiento de los trims al frenar la vela.

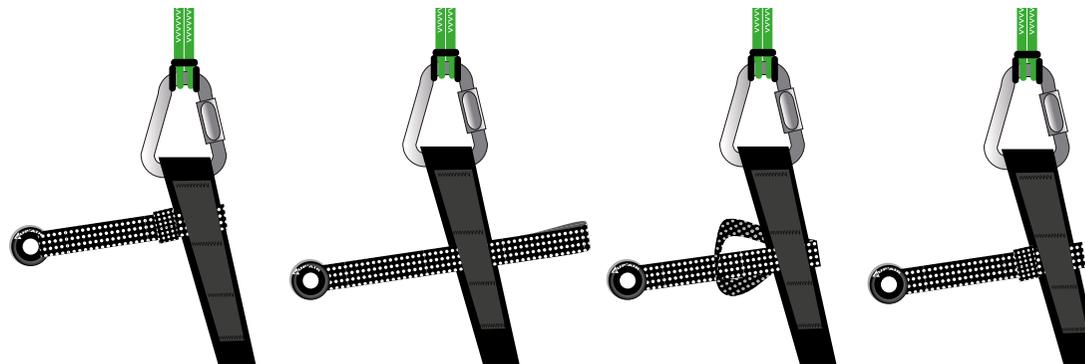
El ajuste de ese margen debe verificarse con los trims completamente sueltos. En esa configuración el borde de fuga no debe quedar deformado.

Ajuste y guiado de los frenos

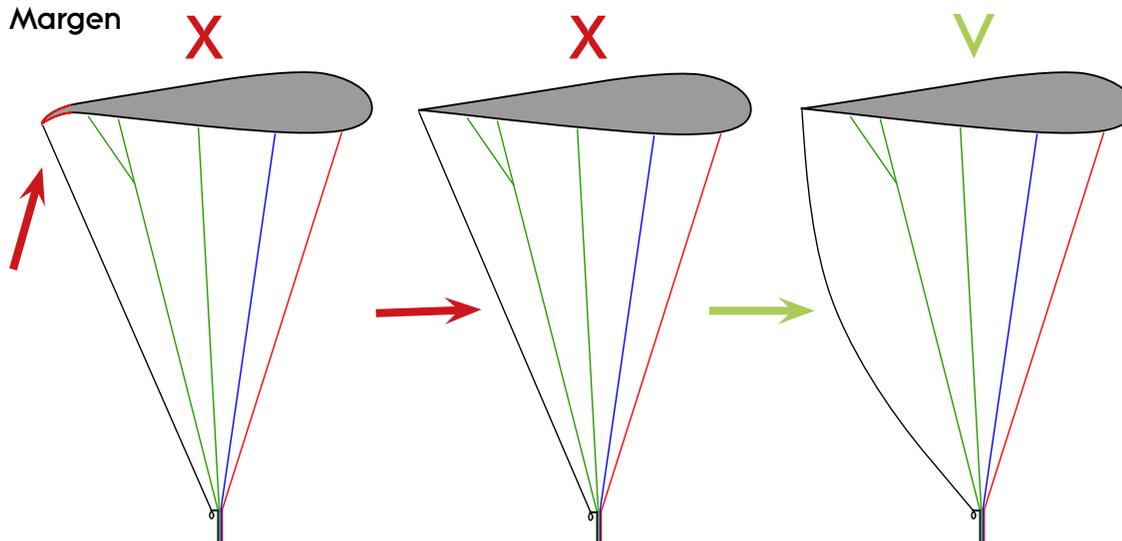
Nudo as de guía



Guía del freno



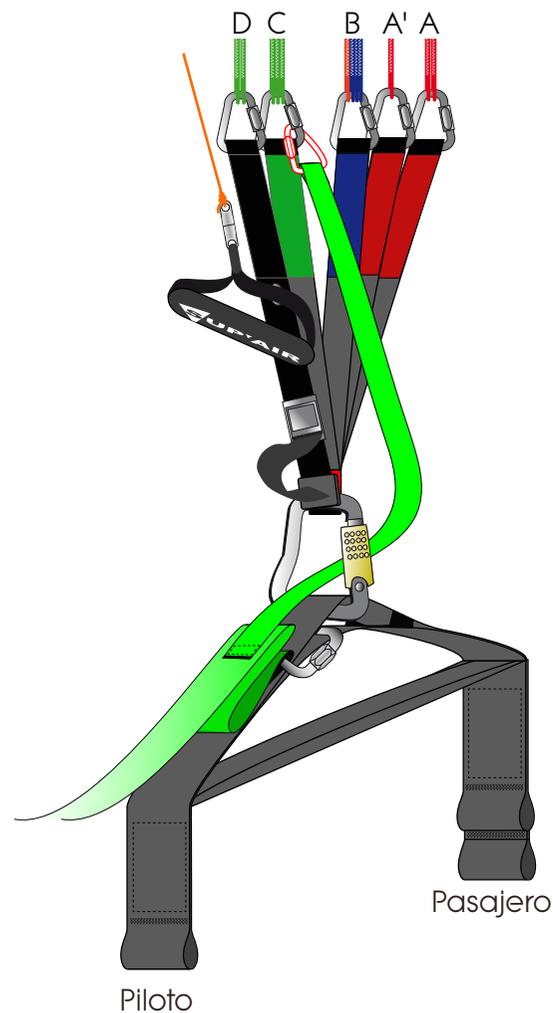
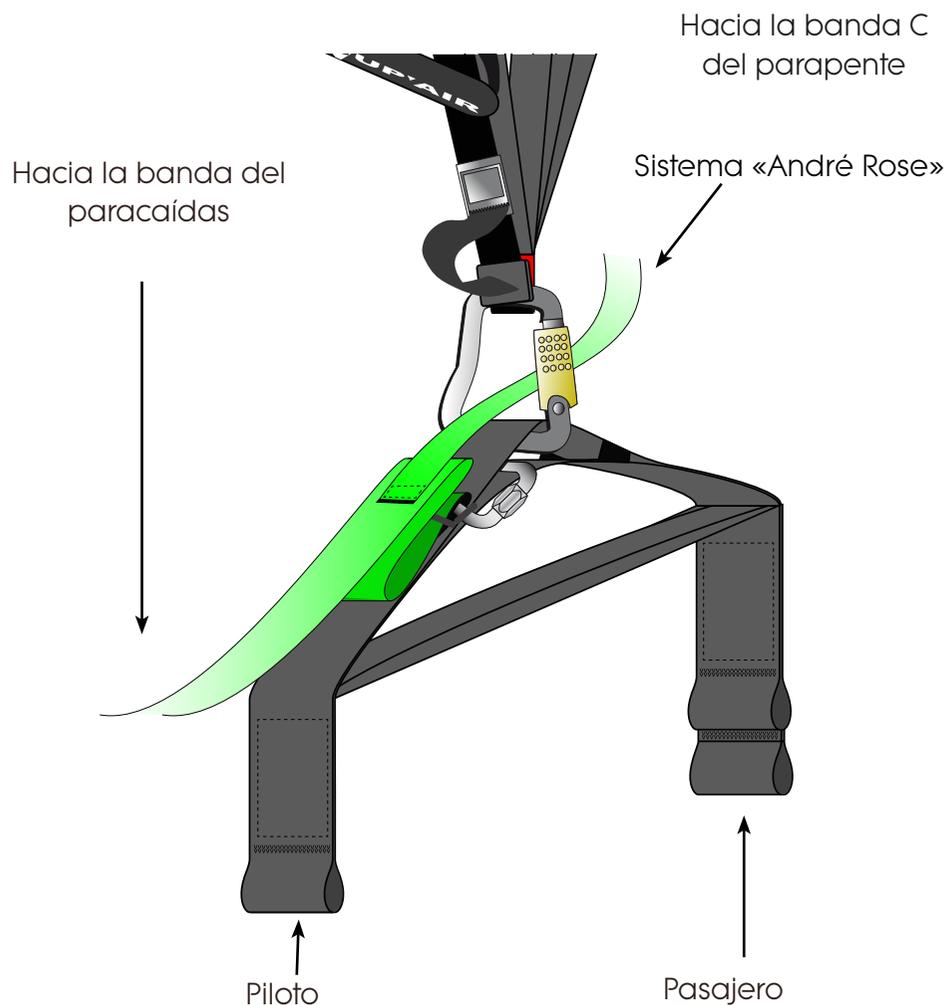
Margen



Montaje del paracaídas de emergencia y conexión del sistema André Rose

1. Fijar una banda del paracaídas de emergencia sobre cada separador: en los puntos de anclaje principales y con un maillon cuadrado de 6 mm (como mínimo) + una junta tórica.

2. En cada lado, pasar la cinta del sistema «André Rose» (la cinta pequeña) por el interior del mosquetón principal del parapente y anclarla al maillon de la banda C mediante un maillon triangular.



Preparación antes del despegue

Extiende la vela sobre su extradós de manera que forme un arco.

Separa las bandas A, B, C y D, y los frenos; asegúrate de que las bandas y el suspentaje no presenten nudos y no estén enganchados (ramitas, piedras, etc).

Comprueba que los trims estén ajustados de manera simétrica.



¡Atención!

Es importante efectuar una rigurosa inspección prevuelo y en particular comprobar que tanto el piloto como el pasajero tienen correctamente puesta la silla y que éstas están conectadas a los separadores.

Antes de cada despegue, verifica los siguientes puntos (lista de comprobación prevuelo):

- que las sillas y los mosquetones no estén deteriorados.
- que el contenedor del paracaídas esté correctamente cerrado y su asa bien colocada y accesible.
- que tus ajustes personales no se hayan modificado.
- que la vela esté bien conectada a los separadores y que los mosquetones y los maillones estén bien cerrados.

El equipo de puesta a punto ha trabajado para que el inflado resulte óptimo y fácil en todo tipo de condiciones de vuelo, y tanto con viento flojo como fuerte resulta apreciable la progresividad con la que la vela se infla y sube. De todos modos, antes del primer vuelo practica el inflado para familiarizarte con tu nueva vela. Según las condiciones del despegue, el inflado puede hacerse de frente o de cara a la vela.

Despegue de frente

Para inflar la vela, toma en las manos las bandas A a la altura de los maillones y avanza de manera suave y progresiva. Cuando la vela esté encima de tu cabeza, frénala brevemente y con la intensidad que precisen las condiciones, y haz un control visual antes de tomar la decisión de acelerar para despegar.

Despegue cara a la vela

Si la velocidad del viento es adecuada, te aconsejamos inflar de cara a la vela para facilitar el control visual. El piloto se gira para ponerse de cara a la vela y agarra las bandas A, pero el pasajero se queda mirando a la pendiente. Tras un ligero tirón sobre las bandas para inflar la vela, el piloto la levanta a un ritmo que facilite la temporización con los frenos. Una vez esté la vela estabilizada, el piloto se da la vuelta y el pasajero y el piloto avanzan juntos para despegar. Nota: no es necesario tomar las bandas A' (las de meter orejas).

Posición de los trims

Aconsejamos despegar en la posición neutra, es decir con la cinta de los trims en la marca roja. No obstante, puedes adaptar ese ajuste en función del viento, de la pendiente y del peso de tu pasajero.

Nota: nunca varíes este ajuste en más de un intervalo entre 2 marcas de los trims.



¡Atención!

Nunca despegues sin haber comprobado que el espacio aéreo esté libre y que las condiciones se correspondan a tu nivel de práctica.

Características de vuelo

El parapente biplaza SORA está destinado a pilotos con experiencia, cualificados para el vuelo biplaza y capaces de adaptar su pilotaje a las condiciones aerológicas. Para descubrir tu nueva vela te aconsejamos que hagas los primeros vuelos en condiciones tranquilas.

Algunas recomendaciones para optimizar las prestaciones en vuelo de tu biplaza:

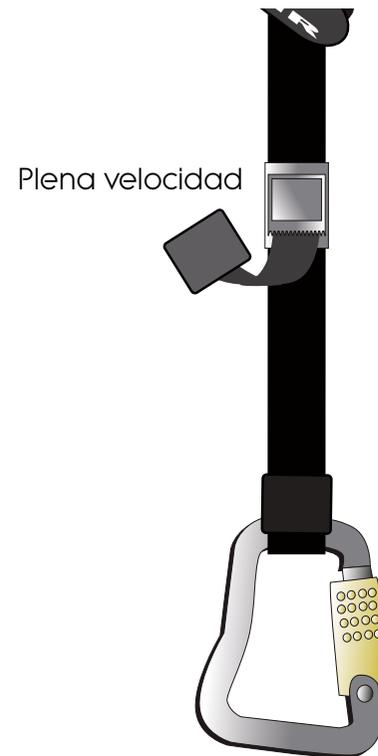
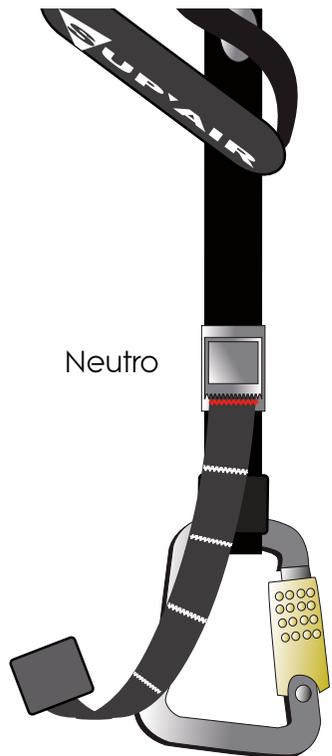
Velocidad a "frenos libres"

Esta posición es la que te dará un mejor planeo en condiciones de viento en calma.

Uso de los trims

Si necesitas una velocidad superior, soltar los trims te permitirá acelerar. El planeo se degradará poco hasta la mitad de su recorrido. La posición neutra queda indicada por una costura roja en la cinta de los trims. Si deseas ralentizar la vela u optimizar tu tasa de caída, tira de la cinta de los trims para dejar la vela en posición lenta.

 Aconsejamos utilizar con prudencia la posición de velocidad máxima (trims sueltos), y no volar cerca del suelo ni en condiciones turbulentas en esa configuración.



Giro

Para hacer que la vela gire, una vez hayas verificado que el espacio está despejado, carga tu peso sobre el lado de la silla que corresponda al interior del giro (puedes también pedirle al pasajero que acompañe tu desplazamiento de peso) y baja progresivamente el puño del freno del lado interior hasta lograr la inclinación deseada. Puedes regular la velocidad y el radio de giro con la ayuda del freno exterior. Si vuelas a baja velocidad, inicia el giro subiendo el freno exterior. Así evitarás que la vela entre en giro negativo o barrena plana.

Aterrizaje

Asegúrate siempre de tener suficiente altitud para hacer una aproximación que se adapte a las condiciones aerológicas y al terreno en el que vayas a aterrizar (aproximación en U, en S, etc). Nunca efectúes maniobras bruscas ni giros muy cerrados durante la aproximación. Aterrizas siempre contra el viento y tanto tú como el pasajero en posición erguida y preparados para correr si fuera necesario. En el tramo final, vuela a la mayor velocidad posible según las condiciones, y luego frena de manera progresiva y a fondo para ralentizar la vela en el momento en el que toméis contacto con el suelo. Presta atención para no frenar ni demasiado pronto ni hacerlo demasiado deprisa. Una restitución excesiva provocaría un aterrizaje brusco.

En caso de aterrizaje con viento intenso deberás girarte cara a la vela junto a tu pasajero desde el momento en que lleguéis al suelo, y avanzar hacia ella al tiempo que frenas de manera simétrica. También puedes usar las bandas C para hacer caer la vela.

Técnicas de descenso rápido

Las técnicas aquí descritas únicamente deben utilizarse en caso de urgencia (o de necesidad) y requieren una formación previa. El análisis y la anticipación de las condiciones aerológicas evitarán a menudo el tener que recurrir a estos métodos. Te aconsejamos que las practiques en aire en calma y a ser posible encima de agua.

Orejas

Esta técnica permite aumentar la tasa de caída de la vela. Desaconsejamos realizar esta maniobra cerca del suelo. Para meter orejas, agarra las bandas específicas (A', las externas) conservando los puños de freno en las manos, y baja dichas bandas hasta plegar los extremos de la vela. Es preferible meter primero una oreja y luego la otra en lugar de hacerlo simultáneamente, para limitar el riesgo de plegada frontal.

Para reabrir las orejas, levanta y suelta las bandas de manera simétrica. Para facilitar la reapertura puedes efectuar un frenado amplio, primero de un lado y luego del otro.

Es posible combinar las orejas con los trims en posición suelta para aumentar todavía más la tasa de caída y la velocidad. Tras haber efectuado la maniobra descrita más arriba, suelta los trims por completo. Para regresar al vuelo normal, suelta las orejas y luego vuelve a meter los trims.

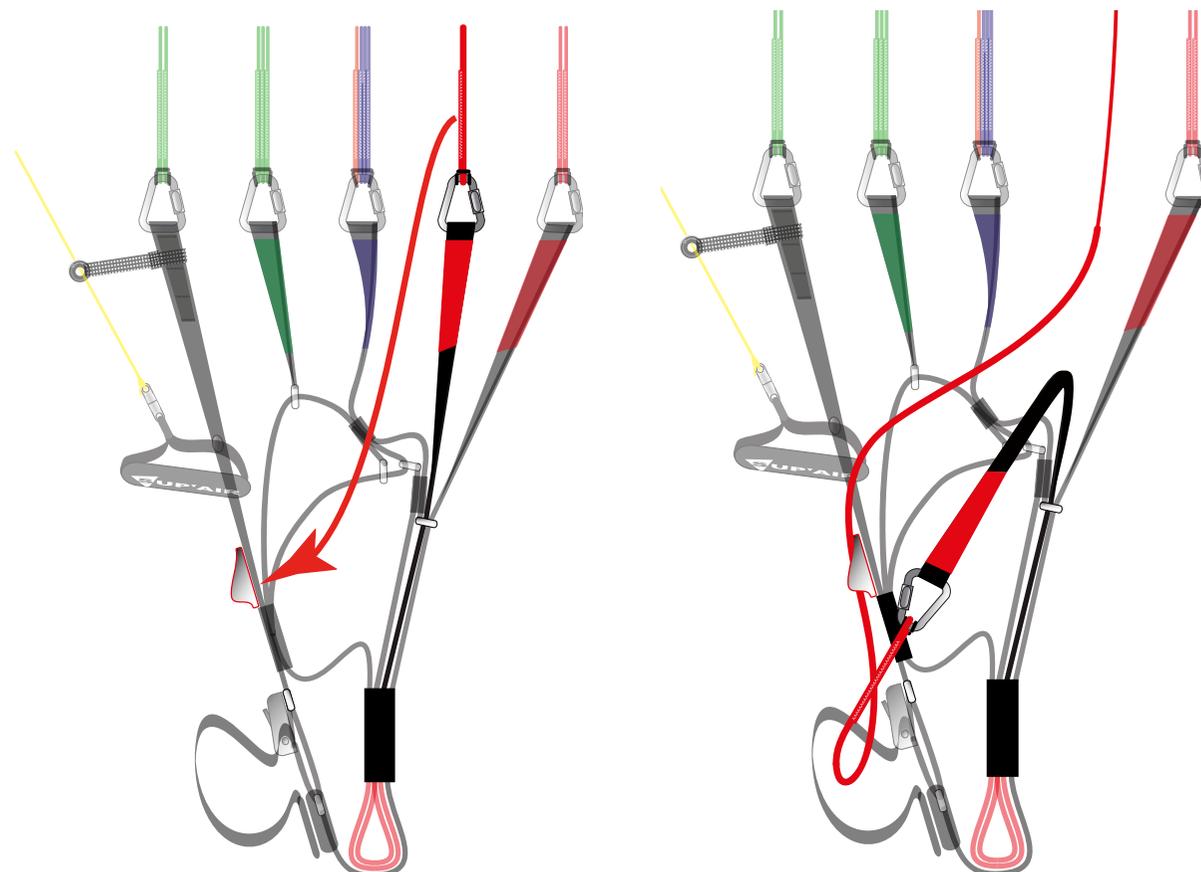
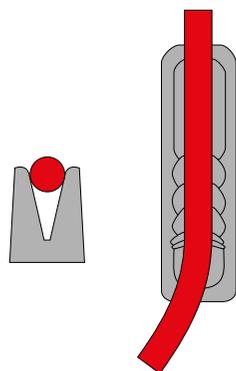
Kit orejas

En la banda trasera de cada lado (la D) hay una mordaza que permite dejar bloqueadas las orejas, lo que te permitirá dejarlas puestas y poder seguir pilotando tu biplaza con los mandos de los frenos.

Para ello, usa normalmente el cordino de meter las orejas y encástralo en la mordaza a la longitud deseada.

Adapta tu pilotaje, pues en esta configuración la vela tiene más inercia a cambios de trayectoria. También debes anticipar la reapertura de las orejas liberando dicho cordino con antelación suficiente, sobre todo antes del aterrizaje.

Mordaza de bloqueo



Descenso metiendo bandas B

Emplear en biplaza este método de descenso es por lo general muy físico (a veces imposible). La concepción de tu biplaza SORA no permite realizar un descenso con bandas B y esta maniobra no se ha realizado durante las pruebas de homologación.

Descenso mediante giros de 360°.

Para comenzar giros de 360 grados, asegúrate de que el espacio esté despejado y cuélgate del lado interior del giro, y luego baja el freno de ese lado de manera progresiva. La vela efectuará un giro completo antes de acelerar y comenzar una espiral (barrena). Puedes usar el freno exterior para regular la tasa de caída y la velocidad de rotación.

Para salir de la rotación, regresa a una posición neutra en la silla (centrada), y que el pasajero también lo haga, y sube progresivamente el freno interior. Debes mantener el ala en 1 iro durante la fase de deceleración para limitar la trepada al salir de la barrena. Una salida demasiado radical conllevará una trepada importante, acompañada de una abatida que habrá que controlar. Ralentizar progresivamente la rotación con la ayuda del freno exterior te permitirá salir de la barrena de manera controlada.



Para que la longevidad de tu vela sea mayor, desaconsejamos asociar la técnica de orejas con el descenso en giros de 360°.



Conforme a la norma EN B, el parapente biplaza SORA no presenta tendencia a la neutralidad espiral, y regresa al régimen normal de giro en menos de 2 vueltas.



PELIGRO : esta maniobra es muy exigente con la vela. La velocidad y la fuerza centrífuga ejercidas conllevan el riesgo de que tanto el piloto como el pasajero se desorienten y, en casos extremos, provoca un efecto de «velo negro» que puede llegar a la pérdida de conocimiento. Ejecútala con una gran reserva de altura y de manera progresiva, y preocúpate por el confort de tu pasajero.

Plegadas asimétricas

Cualquier parapente puede sufrir ocasionalmente una plegada debida a turbulencias o a un error de pilotaje. Tras una plegada, tu prioridad debe ser alejarte del relieve y recuperar el vuelo en línea recta. Para ello, debes cargar el peso en el lado de la vela que permanece abierto y, si hiciera falta, acompañar este movimiento con una acción apropiada con el freno de ese mismo lado.

Si el lado plegado no se reabre de manera espontánea, frena ampliamente con el freno de ese lado y suéltalo de golpe. Repite la operación las veces que sean necesarias hasta que se reabra por completo el extremo de la vela. En caso de corbata (punta del ala engachada con los cordinos), puedes efectuar la maniobra de orejas descrita anteriormente, al tiempo que actúas sobre el cordino del estabulo para sacar la corbata y que se reinfle la punta del ala.

Plegadas frontales

Tras una plegada frontal, según la norma de homologación, la vela está concebida para que se reinfle espontáneamente. Para favorecer que la vela vuele recta, no la frenes.

Parachutaje

Si bien esta configuración de vuelo se produce de manera muy rara, puede darse el caso de que veas que la vela desciende sin velocidad horizontal. Eso se conoce como parachutaje. Si esto se produjera, sube los frenos por completo y suelta los trims de manera simétrica. Si es necesario, también puedes empujar hacia adelante las bandas A. Antes de tocar de nuevo los frenos, asegúrate de que la vela haya recuperado el vuelo normal.

Pérdida

Esta maniobra la desaconsejamos encarecidamente, pues resulta extremadamente física y además no es una técnica para descender rápidamente de manera segura.

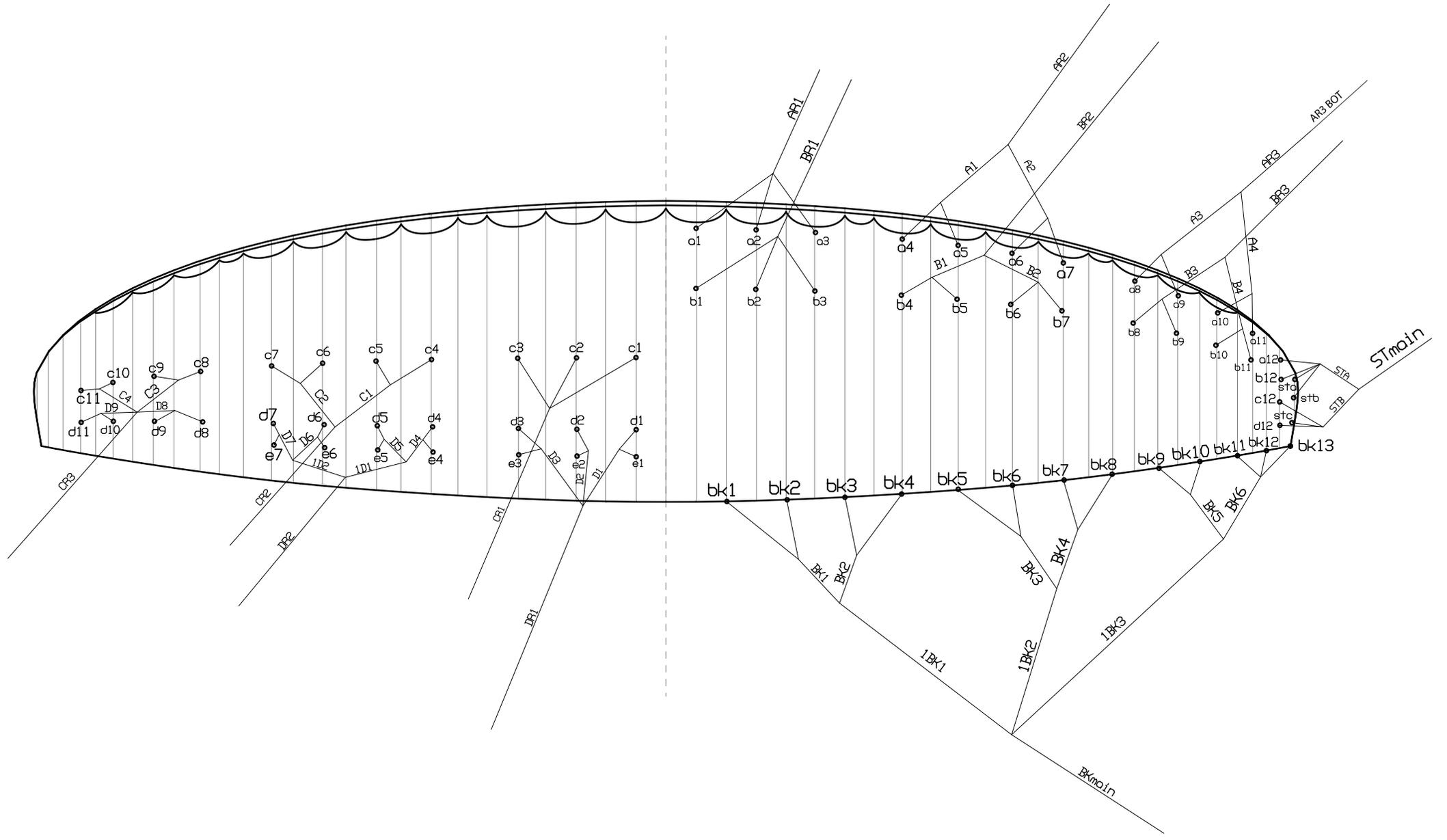
Giro negativo/pérdida asimétrica

Un giro negativo sólo se producirá en caso de error de pilotaje. En ese caso, sube por completo el freno del lado que ha quedado en pérdida y controla la abatida posterior.

Torno

El biplaza SORA se puede emplear para volar con torno. Vuela únicamente con un equipo homologado y un operador cualificado, y tras haber adquirido formación previa. La fuerza de tracción debe corresponderse con el peso del pasajero, y el torno no debe comenzar a actuar hasta que la vela no esté perfectamente inflada y estabilizada encima del piloto.

Plano de suspentaje



TEJIDOS	FABRICANTE	REFERENCIA
Extradós	Porcher Sport	Skytex 38 Universal - 9017E25
Intradós	Porcher Sport	Skytex 32 Universal - 70032E3W
Cajones suspentados	Porcher Sport	Skytex 40 Hard - 9017E29
Bandas de compresión y cajones D	Porcher Sport	Skytex 32 Hard - 70032E4D
Cajones no suspentados	Porcher Sport	Skytex 32 Hard - 70032E4D
Refuerzo cajones	Porcher Sport	SR 170

CORDINOS PRINCIPALES	FABRICANTE	REFERENCIA
Altos	Liros	PPSL 160 - PPSL 120
Intermedios altos	Liros	PPSL 200 - PPSL 160
Intermedios bajos	Liros	PPSL 160
Bajos	Edelrid	A7343-420 & A7343-280
Bajos AR3 Bot	Liros	PPSL 350 kg

CORDINOS ESTABILO	FABRICANTE	REFERENCIA
Altos	Liros	PPSL 120
Intermedios	Liros	PPSL 120
Bajos	Edelrid	A6843-160

CORDINOS DE FRENO	FABRICANTE	REFERENCIA
Altos	Liros	DSL 70
Intermedios altos	Liros	PPSL 120
Intermedios bajos	Liros	PPSL 200
Bajos	Edelrid	785ox - 240
Maillones	Peguet	MAILLON RAPIDE DELTA INOX 3.5MM

Vela biplaza SORA talla 41

Tabla de medidas (mm) de los cordinos cosidos

		A	B	C	D	E	Freno
Centro	1	8590	8500	8539	8697	8756	9945
	2	8506	8410	8443	8592	8652	9579
	3	8541	8453	8493	8652	8707	9312
	4	8509	8429	8475	8623	8679	9185
	5	8428	8350	8392	8531	8582	8997
	6	8407	8336	8380	8515	8564	8863
	7	8440	8382	8433	8573	8611	8807
	8	8268	8230	8287	8367		8839
	9	8125	8101	8152	8228		8747
	10	7982	7979	8034	8110		8684
	11	7876	7892	7949	8026		8656
Estabilos	12	7690	7646	7688	7762		8534
Punta del ala	13	7545	7589	7643			8503

Tabla de medidas (mm) de la longitud de las bandas

Bandas	Trim cerrado	Trim neutro	Trim abierto
A	395	395	395
A'	395	395	395
B	382	395	434
C	371	395	476
D	360	395	515
	gama	160	mm



AIR TURQUOISE SA certified by



Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006:

PG_0815.2013

Date of issue (DMY):

28. 12. 2013

Manufacturer: **Sup'Air**

Model: **Sora 41**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	220
Minimum weight in flight (kg)	120
Glider's weight (kg)	7.6
Number of risers	4
Projected area (m2)	35.1

Accessories

Range of speed system (cm)	0
Speed range using brakes (km/h)	11
Range of trimmers (cm)	155
Total speed range with accessories (km/h)	19

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance
Harness model	Bi Pro 2
Harness to risers distance (cm)	49
Distance between risers (cm)	55

Inspections (whichever happens first)

every 24 months or every 100 flying hours
 Warning! Before use refer to user's manual
 Person or company having presented the glider for testing: **Sebe Victor**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	B	A	0	0	A	A	B	B	A	A	A	B	A	A	A	A	A	B	0	A	A	0

Limpieza y mantenimiento de tu vela

Es preferible no limpiar la vela con frecuencia. De todos modos, si fuera necesario, aconsejamos emplear un trapo húmedo sin jabón ni detergente. Frota de manera ligera y asegúrate de dejar secar bien la vela antes de plegarla.

Almacenamiento y transporte

Mientras no estés usando la vela guárdala dentro de la mochila de tu parapente en un lugar seco fresco y protegido de los rayos UV. Si tu parapente se moja o humedece sécalo bien antes de guardarlo. Durante el transporte, protege la vela de cualquier agresión mecánica y de los UV (métela dentro de una mochila). Evita que pase mucho tiempo en ambientes húmedos.

Longevidad del parapente

Independientemente de los controles prevuelo, debes hacerle a tu vela un mantenimiento regular. Te recomendamos que todos los 2 años (o cada 100 horas de vuelo) lleves tu vela a un taller especializado para que le hagan un control completo en el que comprueben :



- Los cordinos (que no presenten un desgaste excesivo, estén empezando a romperse, estén doblados), las bandas, los maillones y los mosquetones.



- Las fibras que componen los cordinos y los tejidos del biplaza SORA se han seleccionado para que ofrezcan el mejor compromiso posible entre ligereza y longevidad. De todos modos, bajo ciertas condiciones, como por ejemplo tras una exposición muy prolongada a los rayos UV y/o una abrasión importante, o si ha estado expuesta a sustancias químicas, es imprescindible que lleves tu vela a un taller concertado para que le hagan un control. Tu seguridad depende de ello.
- SUP'AIR recomienda sustituir los mosquetones cada 5 años o desde el momento en el que les cueste cerrarse o presenten señales de desgaste.

Reparaciones

A pesar de emplear materiales de calidad, es posible que tu vela sufra deterioros. En ese caso, llévala a un taller especializado a que la revisen y la reparen.



SUP'AIR ofrece la posibilidad de reparar productos que sufran una rotura total o parcial de alguna de sus funciones más allá del periodo normal de garantía. Por favor, ponte en contacto con nosotros, ya sea por teléfono o por email en la dirección sav@supair.com, para obtener un presupuesto.

Reciclaje

Todos nuestros materiales se seleccionan por sus excelentes características técnicas y medioambientales. Ninguno de los componentes de nuestros productos es peligroso para el entorno. Un gran número de nuestros componentes son reciclables. Si tú, o un taller especializado, estimáis que tu biplaza SORA ha alcanzado el fin de su vida, podéis separar todos los elementos metálicos y plásticos, y después aplicar los criterios de reciclaje que haya en vigor en tu país. En lo relativo a la recuperación y reciclado de los elementos textiles, te sugerimos que te pongas en contacto con el organismo u organismos encargados de la recogida de textiles.

Controles obligatorios



Todos los 2 años, o cada 100 horas de vuelo, lleva la vela a un taller cualificado para que le hagan una revisión completa.

Consejo: aprovecha esa ocasión para desplegar, airear y volver a plegar tu paracaídas de emergencia.

Garantía

SUP'AIR adopta el máximo cuidado en la concepción y fabricación de sus productos. SUP'AIR garantiza sus productos durante 3 años (a partir de la fecha de compra) contra cualquier funcionamiento defectuoso o fallo de diseño que se presente dentro de un uso normal del producto. Toda utilización abusiva o incorrecta, toda exposición desproporcionada a factores agresivos (como temperaturas demasiado altas, insolación intensa, humedad importante) que dañen el producto total o parcialmente, entrañarán la nulidad de la presente garantía.

Descargo de responsabilidades



El parapente es una actividad que requiere atención, conocimientos específicos y saber evaluar las condiciones. Sé prudente, fórmate en escuelas apropiadas, contrata los seguros y licencias adecuados y evalúa tu grado de destreza para las condiciones existentes en cada ocasión. SUP'AIR no asume responsabilidad alguna en lo relativo a tu práctica del parapente.



Este producto SUP'AIR está concebido exclusivamente para la práctica del parapente. Cualquier otra actividad, como puedan ser el paracaidismo o el salto BASE, quedan prohibidas con este producto.

Equipo del piloto

Es esencial que lleves casco, calzado adecuado y ropa apropiada. Llevar un paracaídas de emergencia adaptado a tu peso y correctamente conectado a los separadores de las sillas es igualmente muy importante.

Te proponemos como opción algunos accesorios que combinan perfectamente con tu parapente biplaza SORA.

Función	Referencia	Descripción	Peso
Silla PILOTE Walibi2	SELPWALIBI2	S o M/L, perneras + tabla de madera desmontable + airbag + mini-bump. Se entrega con mosquetones de 30 mm	3,61 kg
Silla PILOTE Walibi LITE	SELPWALIBILITE	S o M/L, perneras. Se entrega con mosquetones de 30 mm	1,77 kg
Silla PILOTE EVASION2	SELPEVASION2	talla única, tabla de madera y anchura especial, Airbag + mini bump. Se entrega con mosquetones de 45 mm	3,99 kg
Silla PASSAGER MINIMAX2	SELPMINIMAX2	talla única, Tabla de madera, Airbag bajo el asiento. Se entrega con mosquetones de 30 mm	3,19 kg
Silla PASSAGER VIP2	SELPVIP2	talla única, perneras + tabla de madera desmontable + airbag bajo el asiento. Se entrega con mosquetones de 30 mm	3,04 kg
Silla PASSAGER VIP LITE	SELPVIPLITE	talla única, perneras. Se entrega con mosquetones de 30 mm	1,8 kg
Silla PASSAGER KINDER	SELPKINDER	niños de 8 a 13 años, tabla de madera, bumpair. Se entrega con mosquetones de 30 mm	2,10 kg
Silla PASSAGER LOUSTIC	SELPLOUSTIC	niños de 3 a 7 años, tabla de madera, bumpair. Se entrega con mosquetones de 30 mm	1,38 kg
Paracaídas Xtralite Bi	PARXTRALITEBI	Paracaídas SUPAIR Xtralite biplaza, PTV máximo 210 kg Se entrega con bandas de 190 cm + 2 maillones cuadrados inox 6 mm EN12490	2,8kg
Bandas paracaídas Bi	ELEBI	En Y o en H, preequipadas del "Sistema André Rose"	140g (par)
Mochila	SACBIRD	Mochila con capacidad para todo el material biplaza	1,28 kg
Bolsa repollera Bi	SACSTORAGEBI	Bolsa repollera para vela biplaza	1,38 kg
Separadores RÍGIDOS	ECABIC ou ECABIL	Separadores rígidos normales, cortos, 20 cm o largos, 30 cm	600 g
Separadores RÍGIDOS LITE	ECABILITE	Separadores rígidos LITE de 31 cm que ahorran 230 g de peso respecto a los normales	370 g
Separadores BLANDOS LITE	ECABILITE	Separadores blandos LITE que ahorran 430 g de peso respecto a los normales	170 g
Maillones de conexión del paracaídas	MAILCARIN 6 ou 7	Maillons Rapides® inox cuadrados de 6 o 7 mm (par)	42g o 65g (pieza)
Mosquetones para unir la vela a los separadores	MAILMOUSAC	Mosquetones automáticos de ACERO de 45 mm con una resistencia de 2500 daN	130g (pieza)



SORATA

TANDEM GLIDER

SUPAIR-VLD
Parc Altaïs
34 rue Adrastée
74650 Chavanod, Annecy
FRANCE

info@supair.com
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E