

DISCOVERY₃



РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ



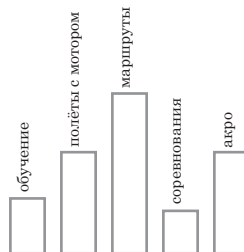
Discovery-3

Поздравляем! Вы приобрели прекрасный парашан класса Интермедиат: DiSCoverY3. Компания Sky Country благодарит Вас за сделанный выбор и желает долгих, приятных и безопасных полётов.

DiSCoverY3 -- парашан для широкого круга пилотов-любителей. Мы рекомендуем DiSCoverY3 пилотам, успешно завершившим первоначальное обучение и налетавшим не менее 10 часов.

Послушный, живой характер, приятная управляемость и безукоризненная пассивная безопасность -- основные черты DiSCoverY3.

DiSCoverY3-27 сертифицирован по классу EN B.



Внимание! Парапланеризм -- вид спорта, связанный с повышенной опасностью. Обучайтесь полётам только в лётных школах и выбирайте снаряжение, соответствующее Вашему лётному опыту.

Технические характеристики

размер	23	25	27	29	31	33
масштаб	0,923	0,962	1,00	1,036	1,072	1,105
площадь, кв.м.	22,95	24,93	26,94	28,91	30,95	32,89
размах, м	11,04	11,5	11,96	12,39	12,82	13,21
удлинение	5,31					
проект. площадь, кв.м.	19,84	21,55	23,79	25,0	26,76	28,44
проект. размах, м	8,73	9,10	9,46	9,8	10,14	10,45
проект. удлинение	3,84	3,84	3,84	3,84	3,84	3,84
корневая хорда, м	2,62	2,735	2,843	2,945	3,04	3,14
концевая хорда, м	0,46	0,48	0,50	0,52	0,54	0,55
число секций	53					
V _{min} *, км/ч	24					
V _{max} *, км/ч	52					
полетный вес, кг	60-80	70-90	80-100	90-115	105-130	120-145

Полётный вес = вес пилота со всем снаряжением, включая парашюти. Обычно полётный вес превышает вес пилота примерно на 15-17 кг.

Материалы

ткань купола: Gelvenor LCN 0086 OLKS 49 г/м²,
NewSkytex 9017 E38A, E29A
стропление: Cousin dyneema 130kg, Liros aramid 280,220 kg
свободные концы: 20 mm zero stretch polyester
коннекторы: 20 mm stainless

*Лётные характеристики зависят от полётного веса, аэродинамики подвесной системы, температуры, влажности и давления воздуха. Значения получены специалистами Sky Country на уровне моря с использованием обычных (открытых) подвесных систем.

Свободные концы

Свободные концы парашюта DiSCovery3 имеют 4 ряда (A, A', B, C), к каждому из которых приходят стропы нижнего яруса.

Стропа управления проходит через ролик на специальном удлинителе, который позволяет не нагружать C-ряд при затягивании клеванты.

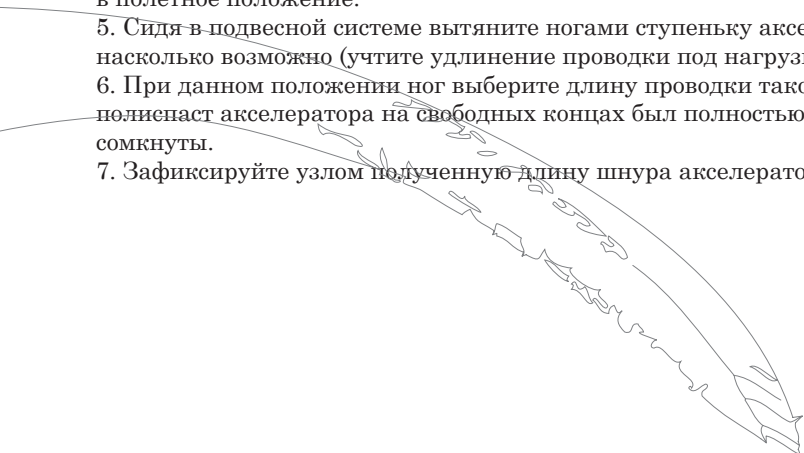
Свободные концы снабжены акселератором для расширения диапазона скоростей парашюта.



Регулировка акселератора

Конструкция свободных концов DiSCovery3 позволяет использовать одноступенчатый акселератор. Регулировка производится следующим образом:

1. Присоедините свободные концы к подвесной системе.
2. Присоедините акселератор.
3. Сядьте на землю в подвесную систему.
4. Попросите помощника поднять свободные концы в полетное положение.
5. Сидя в подвесной системе вытяните ногами ступеньку акселератора насколько возможно (учтите удлинение проводки под нагрузкой).
6. При данном положении ног выберите длину проводки такой, чтобы поленаст акселератора на свободных концах был полностью вытянут и ролики сомкнуты.
7. Зафиксируйте узлом полученную длину шнура акселератора.



Свободные концы

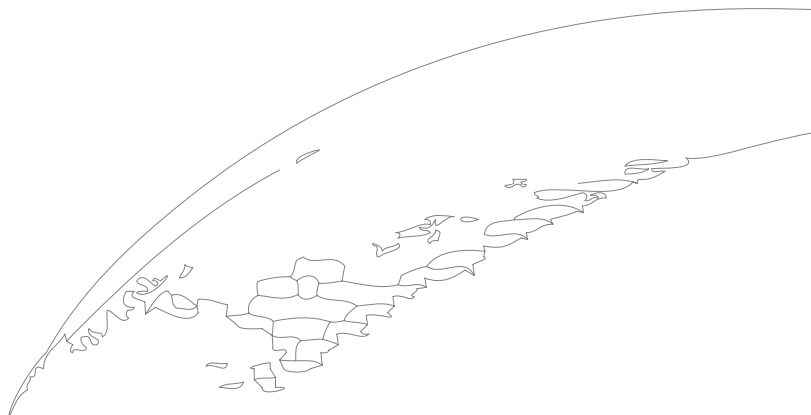
В свободном положении шнур акселератора не должен тянуть полиспаст на свободных концах. В противном случае постоянно ускоренный парашютист не будет обеспечивать заявленный изготовителем уровень надежности при фронтальных складываниях. Правильно отрегулируйте акселератор и следите перед стартом, чтобы он не запутывался.

Внимание!

Запрещается вносить какие-либо изменения в конструкцию парашюта (кроме регулировки длины строп управления), так как это может привести к непредсказуемому изменению его характеристик и сделать опасным на некоторых режимах полета.

Запрещено использовать DiSCoverу3:

- для прыжков;
- для полетов вдвоем;
- не по назначению.



Предполётная подготовка

Перед каждым стартом мы рекомендуем проводить следующую проверку:

- стропы, свободные концы и подвесная система надежно и правильно соединены между собой (все коннекторы закручены, карабины замуфтованы);
- плечевые и боковые ремни подвесной системы подогнаны;
- ножные обхваты застегнуты и затянуты;
- грудной ремень застегнут и правильно отрегулирован;
- шлем надет и застегнут;
- дополнительное снаряжение подогнано и надежно закреплено;
- акселератор пристегнут и не запутан;
- парашан разложен “подковой”, все воздухозаборники открыты;
- стропы не запутаны и ни за что не зацепились;
- направление ветра встречное, перпендикулярно разложенному парашану;
- сила ветра и погодные условия обеспечивают безопасный полет;
- воздушное пространство и площадка вокруг места взлета свободны.

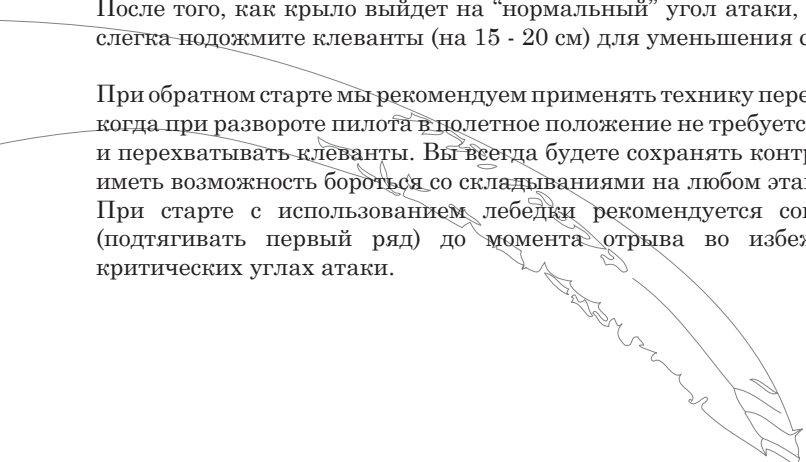
Старт

DiSCoverу3 легко поднимается за А-ряд и обычно не доставляет пилоту никаких проблем. При силе ветра 1-5 м/с можно стартовать альпийским стартом. Усилие, прилагаемое к А-ряду, небольшое, в основном нагрузку должна воспринимать подвесная система. К моменту подъема парашана на угол 70 - 80 градусов А-ряд должен быть плавно опущен.

После того, как крыло выйдет на “нормальный” угол атаки, продолжая разбег, слегка подожмите клеванты (на 15 - 20 см) для уменьшения скорости отрыва.

При обратном старте мы рекомендуем применять технику перекрестных клевант, когда при развороте пилота в полетное положение не требуется выпускать из рук и перехватывать клеванты. Вы всегда будете сохранять контроль над крылом и иметь возможность бороться со складываниями на любом этапе полета.

При старте с использованием лебедки рекомендуется сопровождать купол (подтягивать первый ряд) до момента отрыва во избежание отрыва на критических углах атаки.



Пилотирование

Управление скоростью

Вы можете управлять скоростью DiSCoverey3, используя стропы управления, просто симметрично затягивая их или отпуская. Для расширения диапазона скоростей DiSCoverey3 оборудован акселератором.

Применение акселератора

Максимальной скорости DiSCoverey3 достигает при полностью выдавленном акселераторе и отпущенных клевантах. Этот режим используется на переходах, а также при увеличении силы ветра.

При полете с полностью выдавленным акселератором увеличивается вероятность складывания консоли или всего крыла.

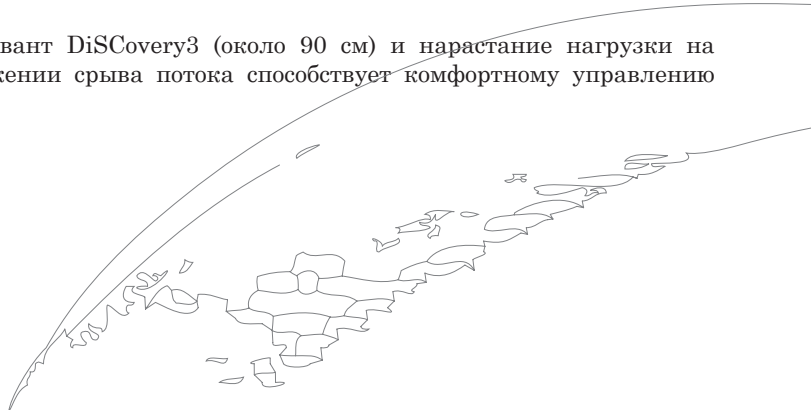
При складывании будьте готовы сразу же разгрузить акселератор и, удерживая DiSCoverey3 от вращения, прокатать сложенную часть парашлана.

Виражи и спирали

Чтобы заставить DiSCoverey3 вращаться с минимальным снижением и радиусом, затягивая внутреннюю клеванту, слегка придерживайте внешнюю. Перекос подвесной системы будет способствовать уменьшению радиуса спирали. Если термический поток узкий и сильный, увеличьте крен и скорость вращения отпуская внешнюю клеванту.

При необходимости выполнить энергичный разворот сначала качните DiSCoverey3 клевантой в противоположную сторону, а потом затягивайте, насколько необходимо, внутреннюю к повороту клеванту.

Большой ход клевант DiSCoverey3 (около 90 см) и нарастание нагрузки на них при приближении срыва потока способствует комфортному управлению парашланом.



Полёты в сложных условиях

При полетах в турбулентной атмосфере мы рекомендуем держать клеванты затянутыми в среднем положении (скорость около 28...32 км/ч). При полетах в турбулентной атмосфере рекомендуется также метод “активной стабилизации” купола. В самом начале клевка крыла вперед следует кратковременно притормозить его натяжением клевант. Степень затягивания клевант должна зависеть от интенсивности клевка (иногда клеванты приходится затягивать дальше точки срыва соответствующей нормальной полету). Надо иметь в виду, что демпфировать клевок нужно в самой начальной стадии. При несимметричном клевке - затягивайте одну соответствующую клеванту. Если крыло движется назад, увеличивая угол атаки - отпускайте клеванты. Действуя таким образом, опытный пилот может избежать складываний даже в очень турбулентном воздухе.

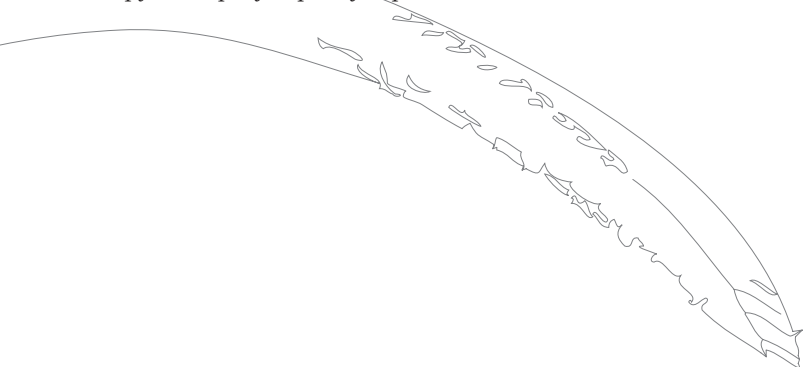
Еще раз напомним о необходимости правильно определять соответствие погодных условий Вашей квалификации. Залог Вашей безопасности - в трезвой оценке своих возможностей.

Способы быстрого снижения

“Уши“

Не выпуская из рук клеванты, симметрично затяните А' ряды свободных концов. Управляйте парашютом с помощью перекоса подвесной системы. Степенью затягивания крайних строп можно регулировать площадь парашюта и, соответственно скорость снижения. При складывании “ушей” горизонтальная скорость увеличивается незначительно. Для возвращения в нормальный полет отпустите стропы и, если необходимо, прокачайте крыло клевантами или качните подвеску вправо-влево.

При сложенных “ушах” запрещается выполнение крутых спиралей. Из-за меньшего числа работающих строп нагрузка на них может вырасти до величин, приводящих к пластической деформации строп. В результате Вы можете нарушить регулировку стропной системы.



Способы быстрого снижения

В-срыв

При необходимости экстренного снижения (резкое ухудшение погодных условий, затягивание в облака и т.д.) мы рекомендуем применять В - срыв.

Не выпуская из рук клеванты, возьмите В - ряды на обоих свободных концах в районе коннекторов. Энергично, но не резко потяните ряды вниз примерно на 25 - 30 см и удерживайте в таком положении, сколько необходимо. Купол приобретает складку в районе В - ряда по всему размаху, и, сохраняя форму, снижается со скоростью до 8 - 10 м/с. Горизонтальная скорость отсутствует. Для возвращения в нормальный полет просто отпустите В - ряды - DiSCoverу3 самостоятельно выйдет из В - срыва с незначительным клевком. Клевантами можно пользоваться только после набора горизонтальной скорости. DiSCoverу3 обычно не проявляет тенденции к парашютированию после отпускания В - рядов (при парашютировании параплан сохраняет свою форму, но горизонтальная скорость отсутствует). Если это все же произошло (возможно из-за нарушения регулировок или недогруза крыла) слегка затяните А - ряды, либо раскатайте купол клевантами. В обоих случаях будьте готовы компенсировать клевком купола вперед.

Глубокая спираль

При удерживании одной клеванты в сильно затянутом положении параплан переходит в быстрый крутой вираж, сопровождающийся большой потерей высоты. При этом ось вращения может проходить между пилотом и куполом, скорость снижения достигает 12-15 м/с. Для выхода из глубокой спирали плавно отпустите внутреннюю клеванту. Имейте в виду, что DiSCoverу3 после отпускания клеванты может сделать еще один оборот.

Вращение в глубокой спирали сопровождается значительными перегрузками (3-4G) - при этом возможна дезориентация пилота и кратковременное ухудшение зрения. Мы рекомендуем использовать глубокую спираль только в случае, когда скорости снижения в В-срыве может быть недостаточно.



Посадка

При посадке в штиль или при попутном ветре, когда до земли останется 2 - 3 метра, плавно затягивайте клеванты на полную длину рук так, чтобы на высоте 0,5 - 1 метра перевести DiSCoverу3 в режим срыва, и горизонтальная воздушная скорость будет снижена до нуля.

При посадке в сильный ветер старайтесь выдержать направление полета строго против ветра. При необходимости можно сложить “уши”. При подходе к земле возьмите в руки В - ряды, не выпуская клевант. В момент касания ногами земли быстро повернитесь к парашюту и резко потяните на себя В - ряды, одновременно подбегая к куполу. Если парашют полощется на ветру в метре над землей, бросьте В - ряды и сразу же резко затяните клеванты на полную длину рук. При посадке в сильный ветер мы не рекомендуем гасить купол с помощью клевант, так как наполненный купол, опускаясь назад, может потащить пилота; при В - срыве такая ситуация менее вероятна.

На посадке не позволяйте парашюту обгонять Вас и ударяться о землю передней кромкой. Это приводит к резкому возрастанию давления в куполе и может привести к его повреждению.

Нештатные ситуации

Асимметричное сложение

Может произойти при полёте в сильную болтанку. Из асимметричного сложения DiSCoverу3 выходит самостоятельно.

При асимметричном складывании необходимо в первую очередь предотвратить вращение парашюта в сторону сложенной консоли. Для этого перенесите свой вес на внешнюю (не сложенную) часть крыла и затяните внешнюю клеванту. Одновременно для ускорения раскрытия прокачайте сложенную консоль энергичными и нечастыми (1 движение в секунду) затягиваниями и отпусканиями клеванты.

Помните, что при складывании 50 процентов купола и более рабочий ход клеванты на внешней консоли сокращается примерно втрое (около 30 см), поэтому при чрезмерном затягивании клеванты есть опасность перекомпенсации и перехода парашюта в негативную спираль.

Использование акселератора повышает вероятность сложений.



Нештатные ситуации

Фронтальное сложение

Возникает при полёте в болтанку. Из фронтального сложения DiSCovery3 выходит самостоятельно. Для ускорения выхода в нормальный полёт желательно немного (на 15-20 см) поджать клеванты. После выхода в нормальный полёт, возможно, придётся компенсировать умеренный клевок. Использование акселератора повышает риск сложений.

Полный срыв

Этот режим возникает при слишком сильном затягивании обеих клевант. Выход из него осуществляется отпусканием строп управления. После этого происходит клевок купола вперед с возможным последующим фронтальным складыванием. Так как DiSCovery3 предупреждает пилота о приближении срыва увеличением нагрузки на клевантах, случайный ввод парашюта в этот режим маловероятен.

Глубокий срыв (парашютирование)

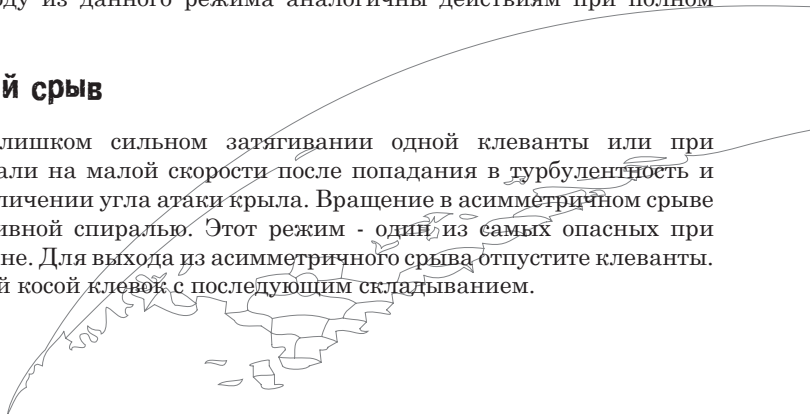
Для выхода из этого режима либо затяните А - ряды, либо раскачайте купол, резко затягивая и отпуская клеванты (первый вариант предпочтительнее). В обоих случаях будьте готовы демпфировать клевок купола вперед.

Динамический срыв

Срыв потока с крыла происходит вследствие превышения парашютом критического угла атаки за счет раскачки по тангажу. Даже незначительное затяжение клевант может привести к полному или асимметричному срыву. Действия по выводу из данного режима аналогичны действиям при полном срыве.

Асимметричный срыв

Возникает при слишком сильном затягивании одной клеванты или при выполнении спирали на малой скорости после попадания в турбулентность и недопустимом увеличении угла атаки крыла. Вращение в асимметричном срыве называется негативной спиралью. Этот режим - один из самых опасных при полете на парашюте. Для выхода из асимметричного срыва отпустите клеванты. Возможен сильный косой клевок с последующим складыванием.



Нештатные ситуации

Авторотация

Усиливающееся вращение возникает чаще всего при отсутствии реакции пилота после складывания ускоренного акселератором парашлана, или при запутывании консоли в стропах. Старайтесь замедлить вращение, перенося свой вес в подвесной системе в противоположную вращению сторону и затягивая внешнюю к вращению клеванту. Если авторотация усиливается - быстро вводите спасательный парашют, энергично бросая его по направлению вращения. Данный режим может также возникнуть при экстремальных маневрах перегруженного аппарата.

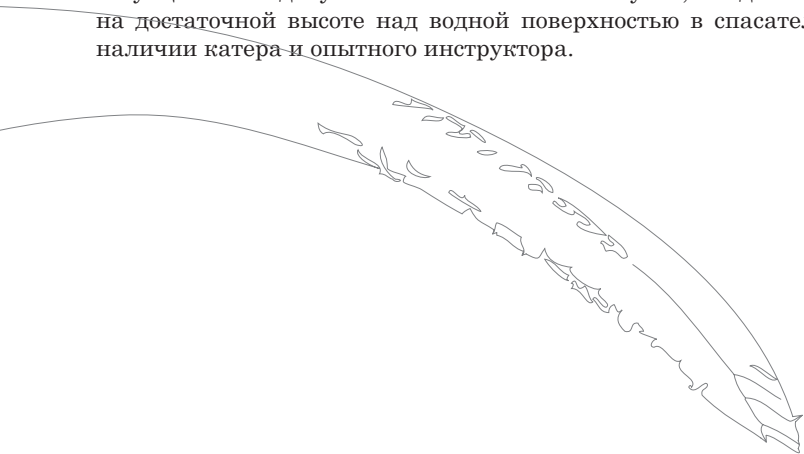
“Галстук”

Если консоль при складывании попадает в стропы и не расправляется прокачиванием, попробуйте, вытягивая внешнюю стропу В-ряда (ушную стропу), вытащить застрявшую часть консоли. Если это не удастся и вращение усиливается - вводите спасательный парашют.

Повреждение или разрушение парашлана в воздухе

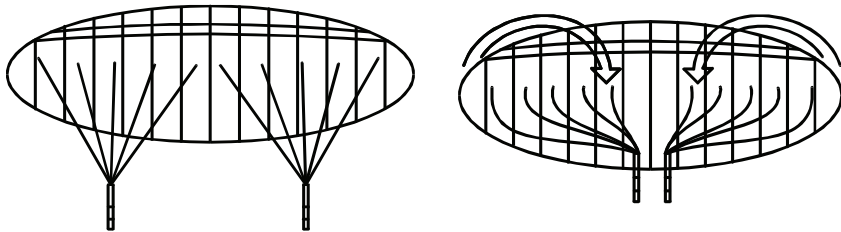
Оцените степень повреждений. Если у Вас просто отвязалась клеванта - ничего страшного, DiSCoverу3 хорошо управляется перекосом подвески и аккуратным затягиванием заднего ряда. Если повреждения позволяют совершать нормальный управляемый полет - идите на посадку. Если это невозможно - вводите спасательный парашют.

Мы не рекомендуем сознательно вводить парашлан в описанные выше нештатные ситуации. Это допускается только в том случае, когда они отрабатываются на достаточной высоте над водной поверхностью, в спасательном жилете при наличии катера и опытного инструктора.

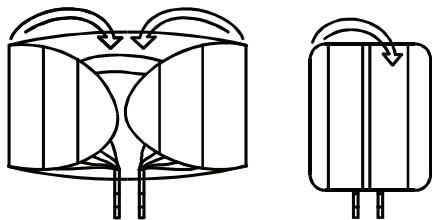


Упаковка

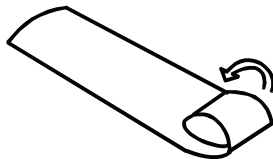
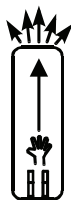
Старайтесь упаковывать DiSCoverY3 настолько свободно, насколько позволяет Ваш рюкзак, так как каждое дополнительное складывание ослабляет ткань. При этом особое внимание уделяйте жестким усилениям в носках нервиур.



Разложите парашют на ровной поверхности нижней стороной купола вверх и расправьте его. Уложите все стропы на купол. Свободные концы можно положить как около задней, так и около передней кромки.



Сверните купол от законцовок к центру купола, постепенно выдавливая из него воздух.



Пройдите по куполу рукой от задней кромки к передней, выдавливая остатки воздуха, и сверните купол в рулон от задней кромки к передней.



Старайтесь не укладывать купол, если он мокрый или содержит абразивные частицы (пыль, песок...). Если это невозможно -- при первой возможности просушите купол и удалите из него загрязнения.

Уход и хранение

При неправильной эксплуатации парашюта может быстро износиться, ухудшить свои летные характеристики и стать опасным.

Соблюдайте следующие правила, и Ваш DiSCovery3 будет долго оставаться полностью пригодным для полетов:

- не оставляйте DiSCovery3 под прямыми солнечными лучами;
- оберегайте DiSCovery3 от воды и других жидкостей;
- не позволяйте куполу ударяться передней кромкой о землю;
- при намокании просушивайте DiSCovery3 в тени, при попадании в морскую воду предварительно прополощите в пресной воде;
- оберегайте DiSCovery3 от огня;
- не кладите на DiSCovery3 ничего тяжелого, не упаковывайте плотно в рюкзак;
- регулярно просматривайте купол, стропы, свободные концы и остальное снаряжение; при обнаружении дефектов или повреждений обращайтесь к дилеру или изготовителю. Не ремонтируйте парашюта самостоятельно!
- при повреждениях строп сообщите дилеру или изготовителю их номера согласно приведенной схеме развязки строп;
- храните DiSCovery3 в рюкзаке в сухом проветриваемом помещении без значительных перепадов влажности и температуры;
- в случае длительного хранения один раз в месяц распакуйте DiSCovery3, проветрите и упакуйте снова;
- не стирайте DiSCovery3, не пользуйтесь моющими средствами и растворителями, грязные места аккуратно протирайте влажной мягкой тканью или губкой.

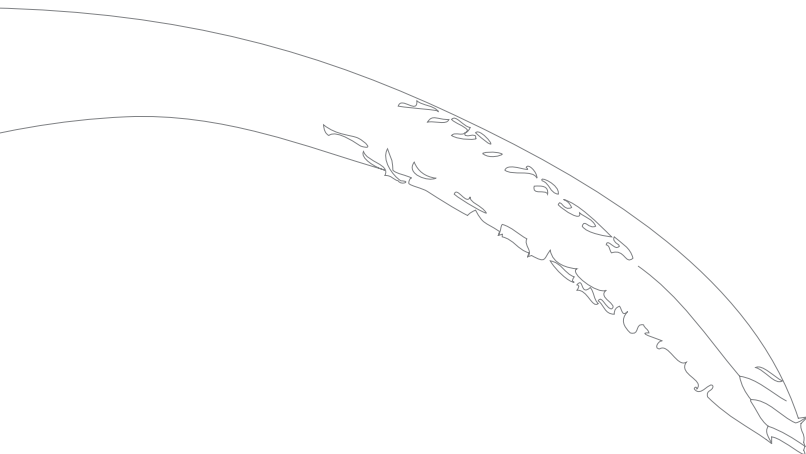
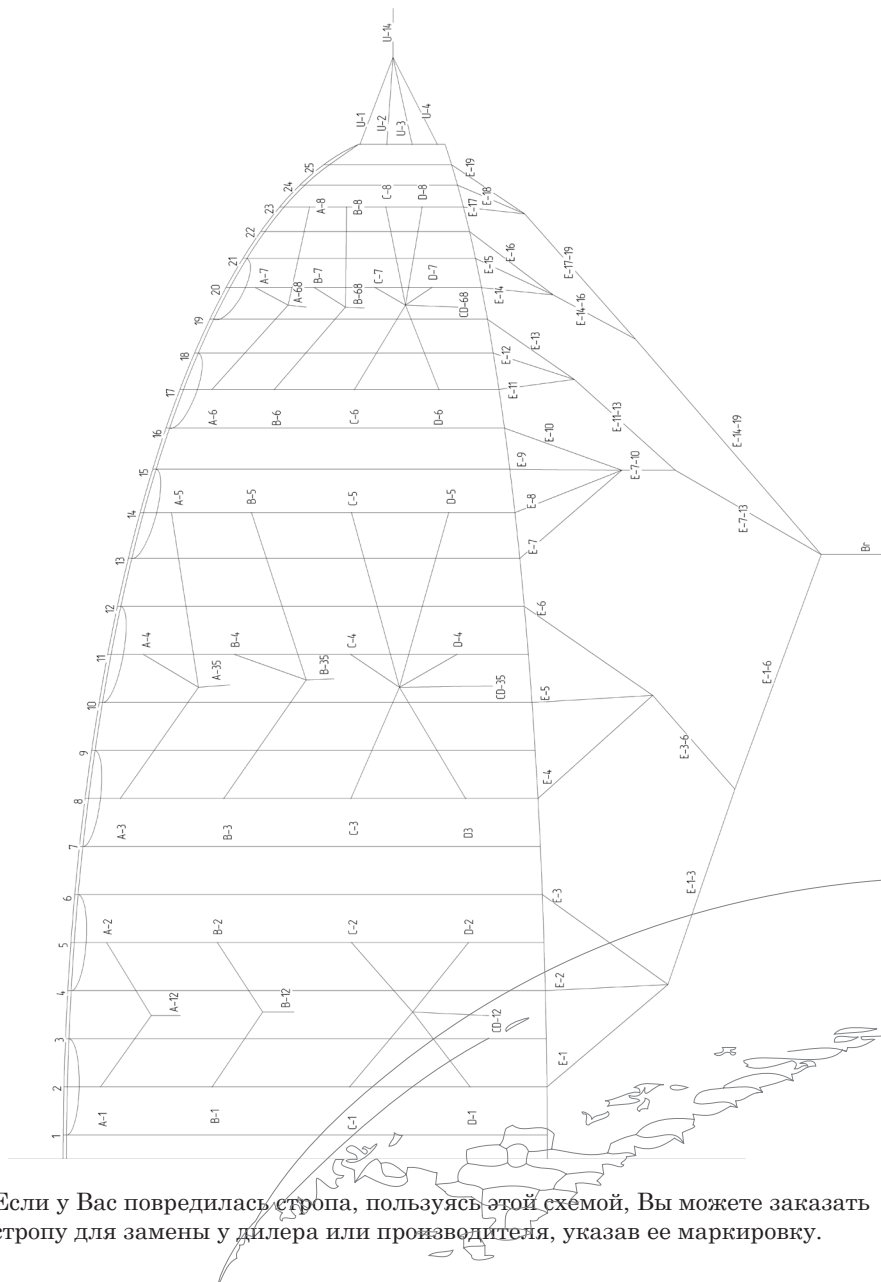


Схема стропления



Если у Вас повредилась стропя, пользуясь этой схемой, Вы можете заказать стропя для замены у дилера или производителя, указав ее маркировку.

Гарантии

Изготовитель гарантирует заявленные характеристики и нормальную работу парашюта в течение одного года со дня продажи, но не более 200 часов налета. Изготовитель также осуществляет специальный, послегарантийный ремонт и обслуживание парашюта по требованию владельца за дополнительную плату.

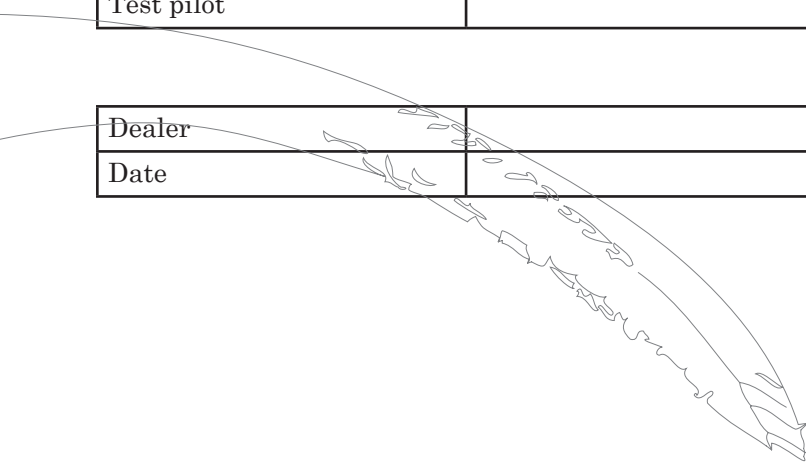
Внимание!

Изготовитель не несет ответственности за соответствие парашюта заявленным характеристикам при:

- несоблюдении условий эксплуатации парашюта;
- внесении каких-либо изменений в конструкцию парашюта;
- осуществлении самостоятельного ремонта парашюта.

Serial number	
Production date	
Test pilot	

Dealer	
Date	



Flight test report



Manufacturer Sky Country
Address 61085, Akademika Proskuri street, 5-v,29
 Kharkov
 Ukraine
Representive None
Type of glider Discovery 3 27
Trimmer not available

Certification number PG 107.2007
Date of flight test 26/10/2007
Place of test Villeneuve

Classification B

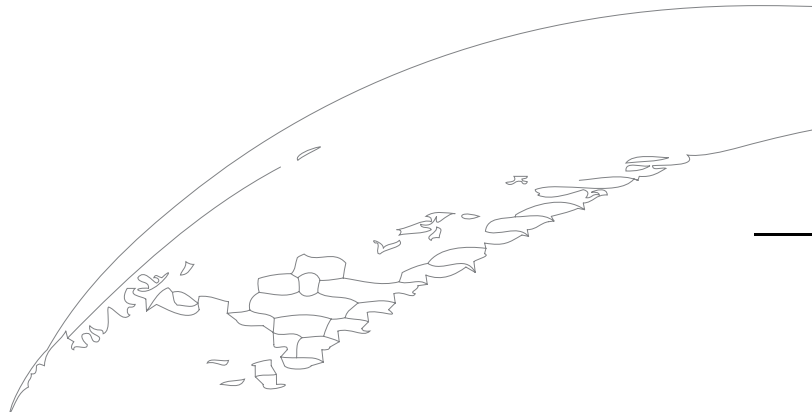
Test Pilot Claude Thurnheer	Alain Zoller
Harness Sky Axel II M 42cm	Sol Paragliders - Slider L
Total weight in flight 80 kg	100 kg

	Min weight		Max weight
1. Inflation/Take-off			
Rising behaviour	Smooth, easy and constant rising	A	Smooth, easy and constant rising
Special take off technique required	No	A	No
2. Landing			
Special landing technique required	No	A	No
3. Speed in straight flight			
Trim speed more than 30 km/h	Yes	A	Yes
Speed range using the controls larger than 10 km/h	Yes	A	Yes
Minimum speed	Less than 25 km/h	A	Less than 25 km/h
4. Control movement			
<i>Max. weight in flight up to 80 kg</i>			
Symmetric control pressure/travel	not available	0	not available
<i>Max. weight in flight 80 kg to 100 kg</i>			
Symmetric control pressure/travel	Increasing, Greater than 55 cm	A	Increasing, Greater than 60 cm
<i>Max. weight in flight greater than 100 kg</i>			
Symmetric control pressure/travel	not available	0	not available
5. Pitch stability exiting accelerated flight			
Dive forward angle on exit	Dive forward less than 30°	A	Dive forward less than 30°
Collapse occurs	No	A	No
6. Pitch stability operating controls during accelerated flight			
Collapse occurs	No	A	No
7. Roll stability and damping			
Oscillations	Reducing	A	Reducing
8. Stability in gentle spirals			
Tendency to return to straight flight	Spontaneous exit	A	Spontaneous exit
9. Behaviour in a steeply banked turn			
Sink rate after two turns	More than 14 m/s	B	More than 14 m/s
10. Symmetric front collapse			
Entry	Rocking back less than 45°	A	Rocking back less than 45°
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s
Dive forward angle on exit	Dive forward 0° to 30°, Keeping course	A	Dive forward 30° to 60°, Keeping course
Cascade occurs	No	A	No
<i>With accelerator</i>			
Entry	Rocking back less than 45°	A	Rocking back less than 45°
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s
Dive forward angle on exit	Dive forward 0° to 30°, Keeping course	A	Dive forward 30° to 60°, Keeping course
Cascade occurs	No	A	No
11. Exiting deep stall (parachuted stall)			
Deep stall achieved	Yes	A	Yes
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s
Dive forward angle on exit	Dive forward 0° to 30°	A	Dive forward 0° to 30°
Change of course	Changing course less than 45°	A	Changing course less than 45°
Cascade occurs	No	A	No
12. High angle of attack recovery			
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s
Cascade occurs	No	A	No
13. Recovery from a developed full stall			
Dive forward angle on exit	Dive forward 30° to 60°	B	Dive forward 0° to 30°
Collapse	No collapse	A	No collapse
Cascade occurs (other than collapse)	No	A	No
Rocking back	Less than 45°	A	Less than 45°
Line tension	Most line tight	A	Most line tight
14. Asymmetric collapse			
<i>With 50% collapse-Maximum dive forward or roll angle</i>			
Change of course until re-inflation	Less than 90°, Dive or roll angle 0° to 15°	A	Less than 90°, Dive or roll angle 0° to 15°
Re-inflation behaviour	Spontaneous re-inflation	A	Spontaneous re-inflation
Total change of course	Less than 360°	A	Less than 360°
Collapse on the opposite side occurs	No	A	No
Twist occurs	No	A	No
Cascade occurs	No	A	No
<i>With 75% collapse-Maximum dive forward or roll angle</i>			
Change of course until re-inflation	Less than 90°, Dive or roll angle 15° to 45°	A	90° to 180°, Dive or roll angle 15° to 45°
Re-inflation behaviour	Spontaneous re-inflation	A	Spontaneous re-inflation
Total change of course	Less than 360°	A	Less than 360°
Collapse on the opposite side occurs	No	A	No
Twist occurs	No	A	No
Cascade occurs	No	A	No
<i>With 50% collapse and accelerator-Maximum dive forward or roll angle</i>			
Change of course until re-inflation	Less than 90°, Dive or roll angle 0° to 15°	A	Less than 90°, Dive or roll angle 15° to 45°
Re-inflation behaviour	Spontaneous re-inflation	A	Spontaneous re-inflation
Total change of course	Less than 360°	A	Less than 360°
Collapse on the opposite side occurs	No	A	No

Twist occurs	No	A	No	A
Cascade occurs	No	A	No	A
<i>With 75% collapse and accelerator-Maximum dive forward or roll angle</i>				
Change of course until re-inflation	90° to 180°, Dive or roll angle 15° to 45°	B	90° to 180°, Dive or roll angle 15° to 45°	B
Re-inflation behaviour	Spontaneous re-inflation	A	Spontaneous re-inflation	A
Total change of course	Less than 360°	A	Less than 360°	A
Collapse on the opposite side occurs	No	A	No	A
Twist occurs	No	A	No	A
Cascade occurs	No	A	No	A
15. Directional control with a maintained asymmetric collapse				
Able to keep course	Yes	A	Yes	A
180° turn away from the collapsed side possible in 10 s	Yes	A	Yes	A
Amount of control range between turn and stall or spin	More than 50 % of the symmetric control travel	A	More than 50 % of the symmetric control travel	A
16. Trim speed spin tendency				
Spin occurs	No	A	No	A
17. Low speed spin tendency				
Spin occurs	No	A	No	A
18. Recovery from a developed spin				
Spin rotation angle after release	Stops spinning in less than 90°	A	Stops spinning in less than 90°	A
Cascade occurs	No	A	No	A
19. B-line stall				
Change of course before release	Change of course less than 45°	A	Change of course less than 45°	A
Behaviour before release	Remains stable with straight span	A	Remains stable with straight span	A
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s	A
Dive forward angle on exit	Dive forward 0° to 30°	A	Dive forward 0° to 30°	A
Cascade occurs	No	A	No	A
20. Big ears				
Entry procedure	Dedicated controls	A	Dedicated controls	A
Behaviour during big ears	Stable flight	A	Stable flight	A
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s	A
Dive forward angle on exit	Dive forward 0° to 30°	A	Dive forward 0° to 30°	A
21. Big ears in accelerated flight				
Entry procedure	Dedicated controls	A	Dedicated controls	A
Behaviour during big ears	Stable flight	A	Stable flight	A
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s	A
Dive forward angle on exit	Dive forward 0° to 30°	A	Dive forward 0° to 30°	A
Behaviour immediately after releasing the accelerator while	Stable flight	A	Stable flight	A
22. Behaviour exiting a steep spiral				
Tendency to return to straight flight	Spontaneous exit	A	Spontaneous exit	A
Turn angle to recover normal flight	Less than 720°, spontaneous recovery	A	Less than 720°, spontaneous recovery	A
Sink rate when evaluating spiral stability [m/s]	18 m/s		19 m/s	
23. Alternative means of directional control				
180° turn achievable in 20 s	Yes	A	Yes	A
Stall or spin occurs	No	A	No	A
24. Any other flight procedure and/or configuration described in the user's manual				
Procedure works as described	not available	0	not available	0
Procedure suitable for novice pilots	not available	0	not available	0
Cascade occurs	not available	0	not available	0
Comments of test pilot				
Comments	no		no	



Air Turquoise
Rue de la Poterlaz 6
Case postale 10
CH- 1844 Villeneuve
Switzerland
mobile: +41 79 202 52 30
Tel. no : +41 21 965 65 65
fax : +41 219 65 65 66
email: info@airturquoise.ch
homepage: www.para-test.com



Sky Country +38 057 751 56 59
www.sky-country.com