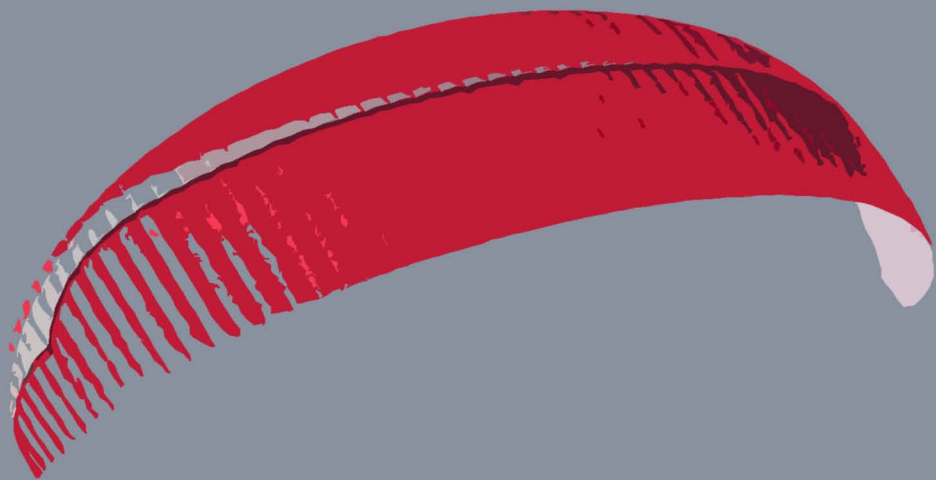


# SCORPION<sub>3</sub>



РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ  
USER'S MANUAL

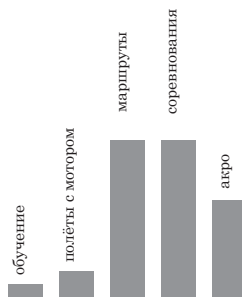
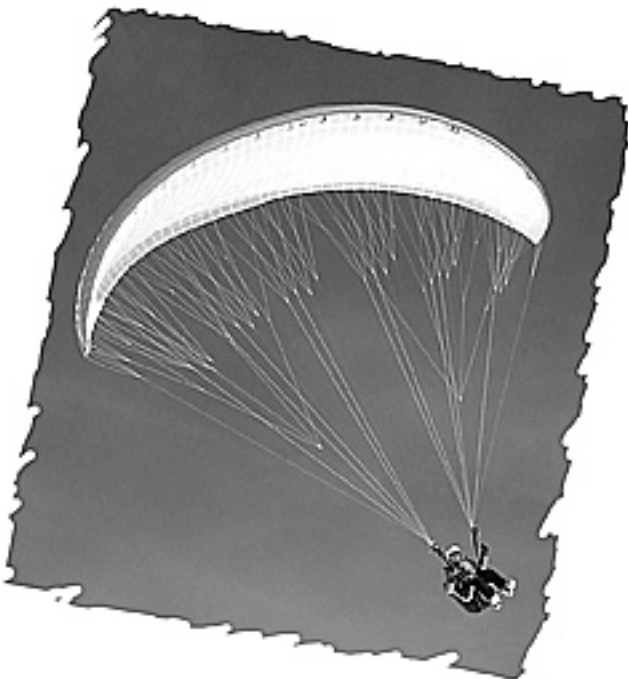
**SKY** COUNTRY

# SCorpiion-3

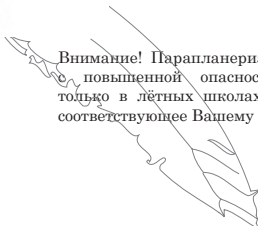
Поздравляем! Вы приобрели прекрасный парашлан SCorpiion-3. Компания Sky Country благодарит Вас за сделанный выбор и желает долгих, приятных и безопасных полётов.

SCorpiion-3 предназначен для пилотов, имеющих не менее 70 часов налета. Параплан обладает хорошими аэродинамическими характеристиками при высоком уровне безопасности, что позволяет использовать его для маршрутных полетов и участия в соревнованиях. Великолепная маневренность позволяет также использовать крыло как фристайловое и выполнять фигуры пилотажа.

SCorpiion 3-26 имеет сертификат EN C.



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



# Технические характеристики

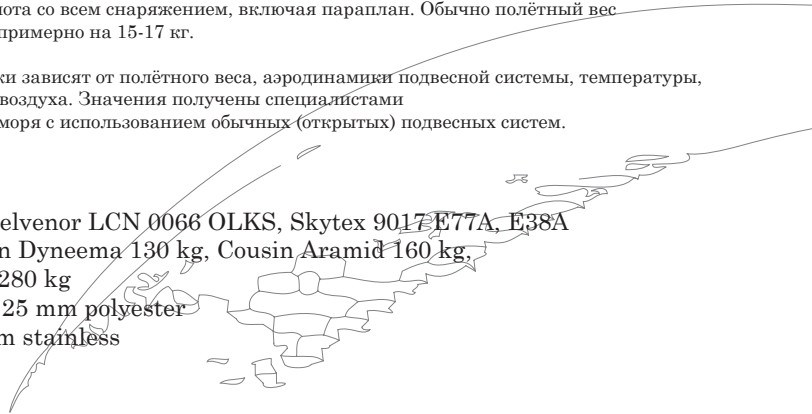
размер	22	24,5	26	27,5	29
масштабный коэффициент.	0,906	0,956	0,985	1,013	1,04
площадь, кв.м.	22	24,5	26	27,5	29
размах, м	11,3	11,93	12,29	12,64	12,98
удлинение			5,81		
проект. площадь, кв.м.	20,46	21,59	22,24	22,87	23,48
проект. размах, м	8,91	9,4	9,69	9,97	10,23
проект. удлинение			4,23		
корневая хорда, м	2,431	2,565	2,643	2,718	2,791
концевая хорда, м	0,419	0,442	0,456	0,469	0,482
кол. секций			59		
V <sub>min</sub> *, км/ч			25		
V <sub>max</sub> *, км/ч			55		
V <sub>ymin</sub> *, м/с			1,0		
полетный вес, кг	55-70	70-90	80-100	90-115	100-130

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

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

## Материалы

ткань купола: Gelvenor LCN 0066 OLKS, Skytex 9017/E77A, E38A  
стропление: Cousin Dyneema 130 kg, Cousin Aramid 160 kg,  
Liros Aramid 220, 280 kg  
свободные концы: 25 mm polyester  
коннекторы: 25 mm stainless



# Свободные концы

Свободные концы парашюта имеют 5 рядов (А, А', В, С, D), к каждому из которых приходят стропы нижнего яруса.

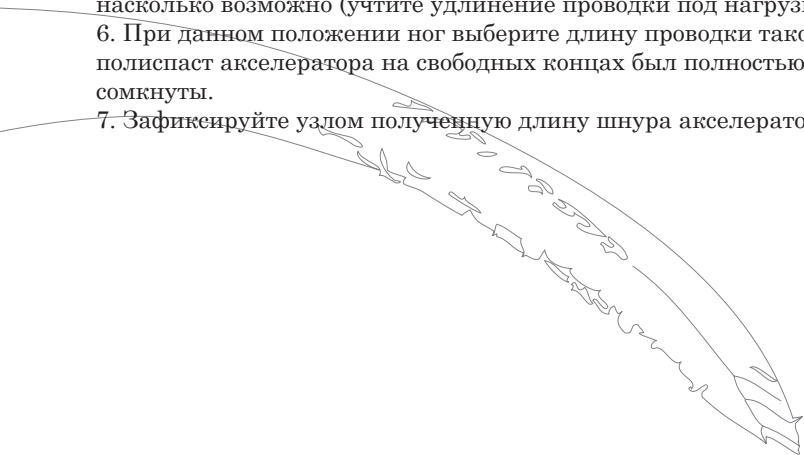
Стропа управления проходит через ролик на специальном удлинителе. Свободные концы снабжены акселератором для расширения диапазона скоростей парашюта.



## Регулировка акселератора

Конструкция свободных концов парашюта SScorpion-3 позволяет использовать одноступенчатый акселератор. Регулировка производится следующим образом:

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



# Свободные концы

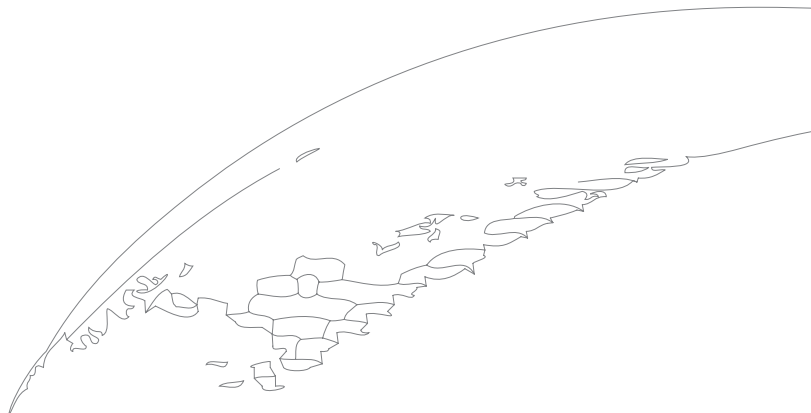
В свободном положении шнур акселератора не должен тянуть полиспаст на свободных концах. В противном случае постоянно ускоренный парашютист не будет обеспечивать заявленный изготовителем уровень надежности при фронтальных складываниях. Правильно отрегулируйте акселератор и следите перед стартом, чтобы 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 SСorpio-3:

- 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;
- никакие стропы не лежат под куполом, не запутались и не зацепились;
- направление ветра встречное и перпендикулярно разложенному парашану;
- сила ветра и погодные условия обеспечивают безопасный полет;
- воздушное пространство и площадка вокруг места взлета свободны.

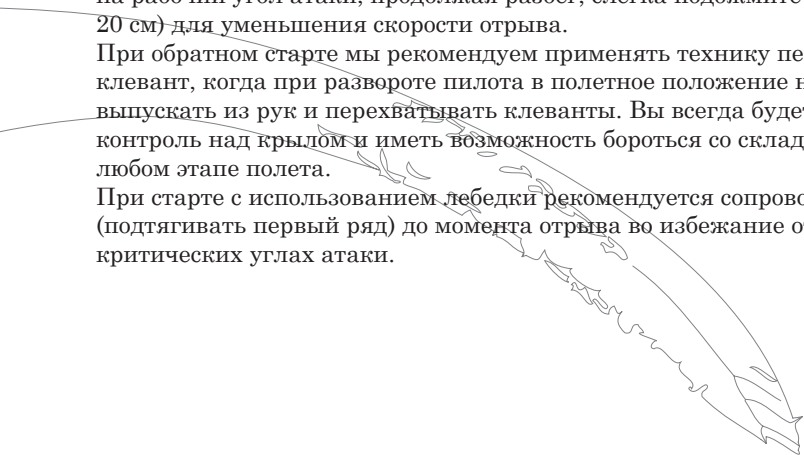
## Старт

SCorpio-3 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 рабочий 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 парашюта, используя стропы управления, просто симметрично затягивая их или отпуская. Для расширения диапазона скоростей SСorpiон-3 оборудован акселератором.

## Применение акселератора

Максимальной скорости SСorpiон-3 достигает при полностью затянутом акселераторе и отпущенных клевантах. Этот режим используется на переходах, а также при увеличении силы ветра. Максимальная скорость SСorpiон-3 составляет более 55 км/ч.

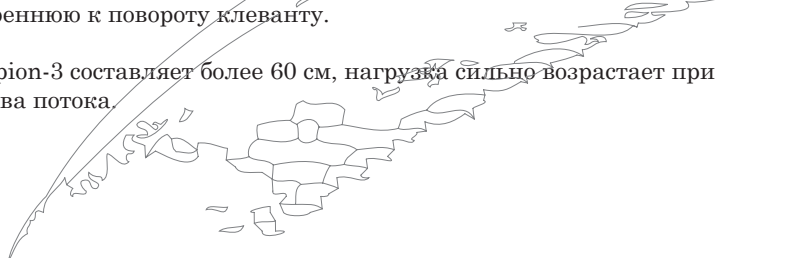
SСorpiон-3 обладает повышенной стойкостью к складываниям на акселераторе - прочитайте комментарий тест пилота в отчете о сертификации. Тем не менее, при полете с полностью затянутым акселератором увеличивается вероятность складывания консоли или всего крыла. При складывании будьте готовы сразу же разгрузить акселератор и, удерживая SСorpiон-3 от вращения, прокатать сложенную часть парашюта. Мы не рекомендуем пользоваться акселератором на высоте менее 100 метров.

## Виражи и спирали

Чтобы заставить SСorpiон-3 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 SСorpiон-3 клевантой в противоположную сторону, а потом затягивайте, насколько необходимо, внутреннюю к повороту клеванту.

Ход клевант SСorpiон-3 составляет более 60 см, нагрузка сильно возрастает при приближении срыва потока.



# Полёты в сложных условиях

При полетах в турбулентной атмосфере мы рекомендуем держать клеванты затянутыми примерно на 15 см -- это уменьшит вероятность сложенных и повысит Ваш комфорт.

При полетах в турбулентной атмосфере мы также рекомендуем применять активное пилотирование. Если Вы ощущаете разгрузку одной клеванты -- затяните её до появления лёгкой (1-2 кг) нагрузки на ней. При увеличении нагрузки на клеванту поднимите руку вверх так, чтобы нагрузка на клеванте снова стала комфортной.

Также большое значение имеет положение тела пилота в подвесной системе. Старайтесь сидеть ровно, противодействуйте перекосам движениями корпуса.

Избегайте излишне резких движений. Пилотируйте плавно, спокойно. Если возникла раскачка, причина которой Вам непонятна -- зажмите клеванты на 20 см, удерживайте их в этом положении и дождитесь успокоения колебаний. После этого руки можно поднять вверх в обычное положение.

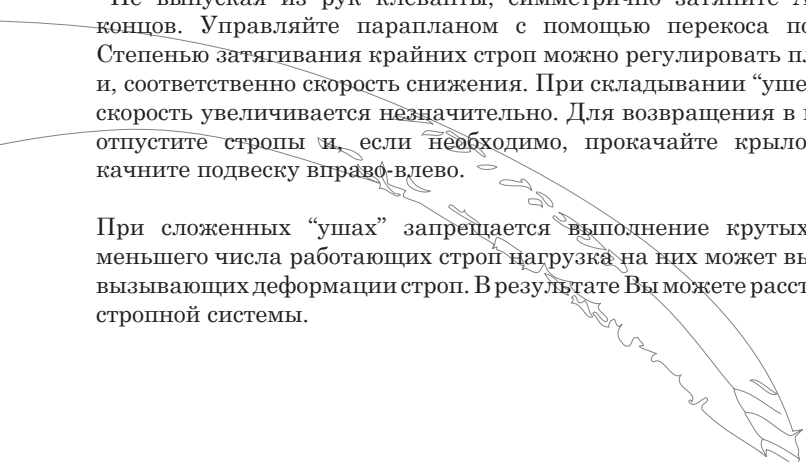
Избегайте слишком больших ходов клевант. Для пилотирования достаточно хода в 30-40 см. Полный ход клевант мы рекомендуем использовать только при посадочном торможении.

## 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, вызывающих деформации строп. В результате Вы можете расстроить регулировку стропной системы.



# Способы быстрого снижения

## В-срыв

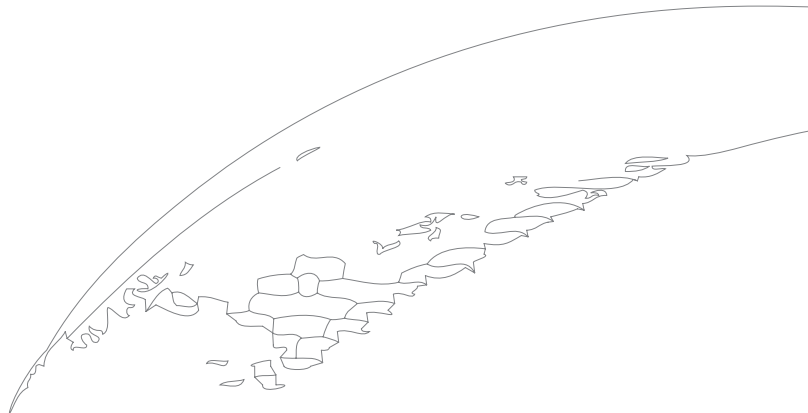
Это один из наиболее удобных и эффективных методов быстрого спуска. Не снимая с кистей ручки клевант, найдите В-ряды и плавным движением втяните их на 25-30 сантиметров. Режим развивается за 2-3 секунды. Скорость снижения может достигать 8...10 м/с и зависит от глубины втягивания В-рядов. Для выхода из режима отпустите В-ряды. Параплан возвращается в нормальный полёт быстро и с незначительным прямым клевком.

Обычно SCorpio-3 не попадает в парашютирование при выходе из В-срыва. Однако в случае сильного намочения или неисправности параплана, при полётном весе существенно ниже минимального рекомендованного, а также при неправильной технике пилотирования вероятность парашютирования существует. Для выхода из парашютирования Вы можете толкнуть от себя А-ряды, выжать акселератор на 1/4-1/3 хода или слегка качнуть параплан, несильно зажав и тут же отпустив обе клеванты.

## 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 может превышать 20 м/с. Для выхода из глубокой спирали плавно отпустите внутреннюю клеванту. Имейте в виду, что "SCorpio-3" после отпускания клеванты может сделать еще один - два оборота (в зависимости от загрузки - см. отчет о сертификации).

Вращение в глубокой спирали сопровождается значительными перегрузками (3 - 4G). Возможна дезориентация, кратковременное ухудшение зрения. Мы рекомендуем использовать глубокую спираль только в случае, когда скорости снижения в В-срыве 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 парашан в режим срыва, и горизонтальная скорость будет снижена практически до нуля.

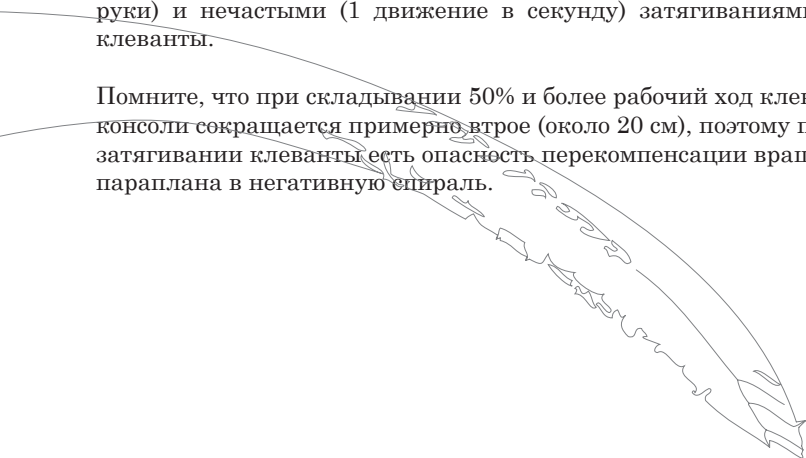
При посадке в сильный ветер старайтесь выдержать направление полета строго против ветра. При необходимости можно сложить “уши”. При подходе к земле возьмите в руки В - ряды, не выпуская клевант. В момент касания ногами земли быстро повернитесь к парашану и резко притяните к себе В - ряды, одновременно подбегая к куполу. Если парашан положит 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 гашение купола с помощью клевант, так как наполненный купол в момент опускания назад может потащить пилота; при В - срыве такая ситуация менее вероятна. На посадке не позволяйте парашану 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

При асимметричном складывании необходимо в первую очередь предотвратить вращение парашана в сторону сложенной консоли. Для этого перенесите свой вес в подвесной системе на внешнюю (не сложенную) часть крыла и затяните внешнюю клеванту. Дождитесь стабилизации режима. Если раскрытия не происходит -- прокачайте сложенную консоль энергичными (на полную длину руки) и нечастыми (1 движение в секунду) затягиваниями и отпусканиями клеванты.

Помните, что при складывании 50% и более рабочий ход клеванты на внешней консоли сокращается примерно втрое (около 20 см), поэтому при чрезмерном затягивании клеванты есть опасность перекомпенсации вращения и перехода парашана в негативную спираль.



# Нештатные ситуации

## Фронтальное сложение

Из фронтального сложения SCorpio-3 выходит самостоятельно. Для убыстрения выхода в нормальный полёт желательно немного (на 15-20 см) поджать клеванты. После выхода в нормальный полёт, возможно, придётся компенсировать клевок. Использование акселератора повышает риск сложений. Если сложение произошло на акселераторном режиме, в первую очередь приотпустите акселератор.

## 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.

## Глубокий срыв (парашютирование)

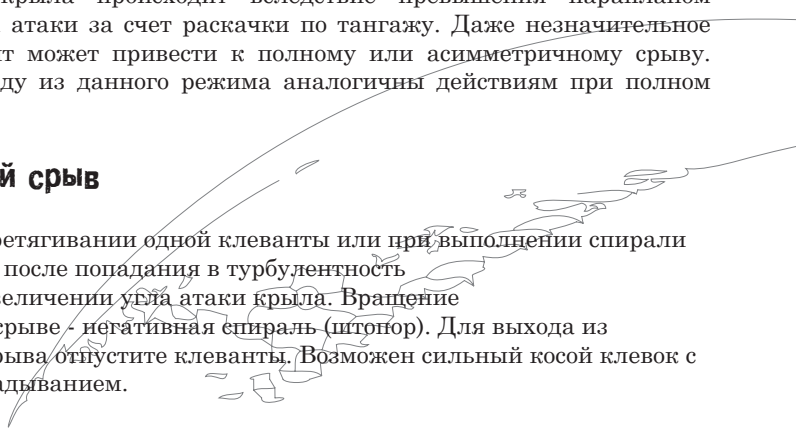
Попадание в глубокий срыв возможно при полёте на неисправном парашлане, при полёте под сильным дождём или в результате неграмотного пилотирования. Для выхода из режима либо затяните А-ряды, либо раскачайте купол, резко затягивая и отпуская клеванты. Первый метод предпочтителен. В обоих случаях будьте готовы демпфировать клевок купола вперед.

## Динамический срыв

Срыв потока с крыла происходит вследствие превышения парашланом 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 перетягивании одной клеванты или при выполнении спирали на малой скорости после попадания в турбулентность и недопустимом увеличении угла атаки крыла. Вращение в асимметричном срыве - негативная спираль (штопор). 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 парашюта или при запутывании консоли в стропы. 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.

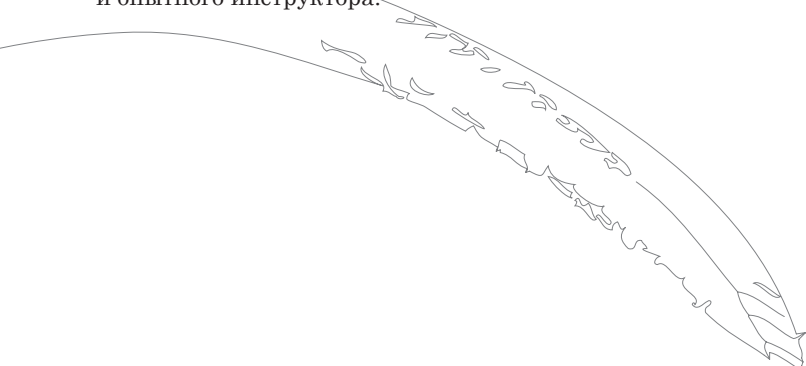
## “Галстук”

Если сложенная консоль при складывании попадает в стропы и не расправляется прокачиванием, попробуйте, вытягивая внешнюю стропы В-ряда, вытащить застрявшую часть консоли. Если не получается, и вращение усиливается - вводите спасательный парашют.

## Повреждение или разрушение парашюта в воздухе

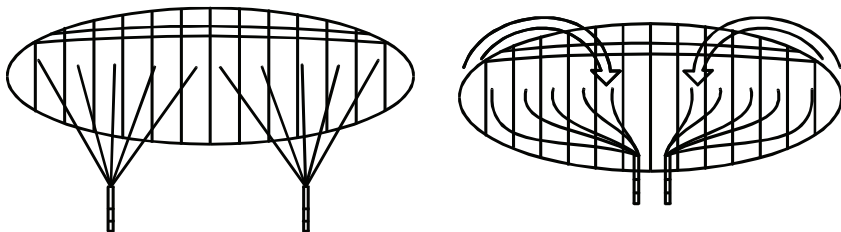
Оцените степень повреждений. Если у Вас просто отвязалась клеванта - ничего страшного, SCorpio-3 хорошо управляется перекосом подвески и аккуратным затягиванием заднего ряда. Если повреждения позволяют совершать нормальный управляемый полет - идите на посадку. Если это невозможно - вводите спасательный парашют.

Мы не рекомендуем сознательно вводить парашют 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.

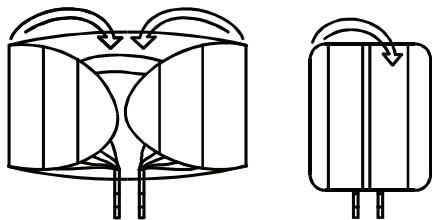


# Упаковка

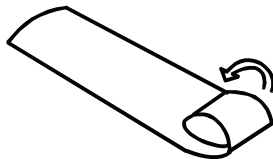
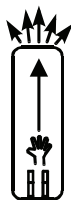
Старайтесь упаковывать SСorpio-3 настолько свободно, насколько позволяет Ваш рюкзак, так как каждое дополнительное складывание ослабляет ткань. При этом особое внимание уделяйте жестким усилениям в носках нервиур.



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 рулоном от задней кромки к передней.



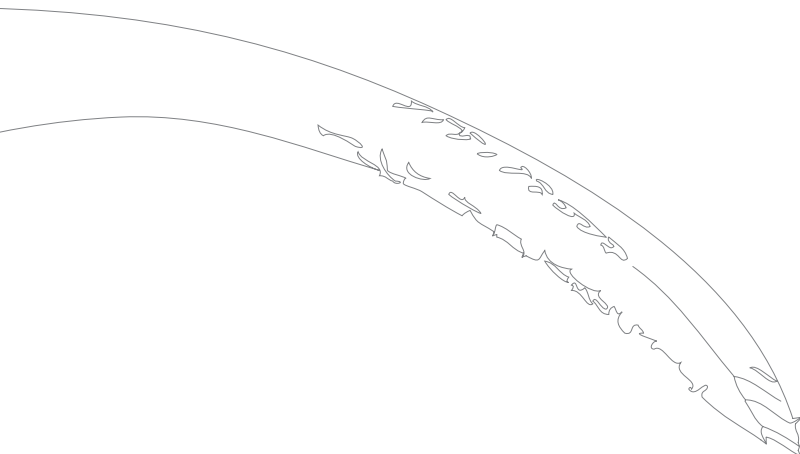
Старайтесь не укладывать купол, если он мокрый или содержит абразивные частицы (пыль, песок...). Если это невозможно, при первой возможности просушите купол и удалите из него загрязнения.

# Уход и хранение

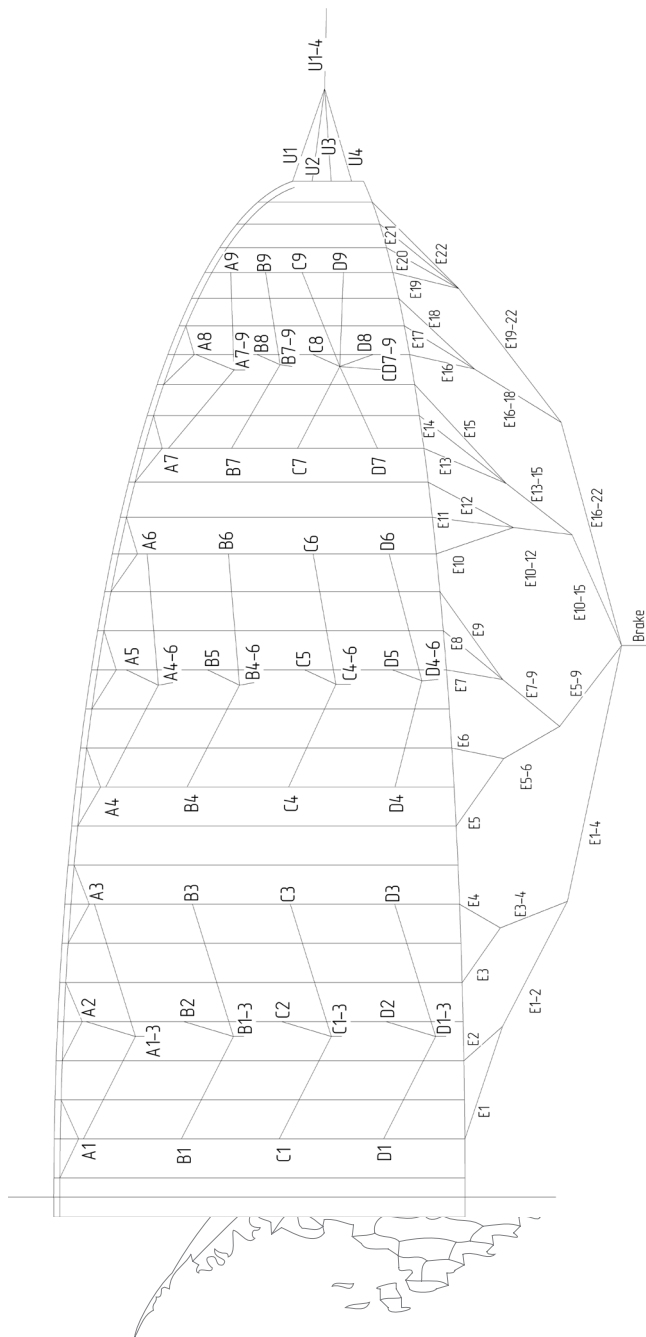
При неправильной эксплуатации парашюта может быстро износиться и ухудшиться свои летные характеристики и может стать опасным.

Соблюдайте следующие правила, и Ваш SСorpiон-3 будет долго оставаться полностью пригодным для полетов:

- не оставляйте SСorpiон-3 под прямыми солнечными лучами;
- оберегайте SСorpiон-3 от воды и других жидкостей;
- не позволяйте куполу ударяться передней кромкой о землю;
- при намокании просушивайте SСorpiон-3 в тени, при попадании в морскую воду предварительно прополощите в пресной воде;
- оберегайте SСorpiон-3 от огня;
- не кладите на SСorpiон-3 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 схемы развязки строп;
- храните SСorpiон-3 в рюкзаке в сухом проветриваемом помещении без значительных перепадов влажности и температуры;
- в случае длительного хранения один раз в месяц распакуйте MuSCat, проветрите его и упакуйте снова;
- не стирайте SСorpiон-3, не пользуйтесь моющими средствами и растворителями, грязные места аккуратно протирайте влажной мягкой тканью или губкой;
- для удаления мусора, который скапливается в концевой секции крыла, используйте липучку между 3 и 4-й стропами крайней секции.



# Схема стропления



Если у Вас повреждалась стропя, пользуйась этой схемой, Вы можете заказать стропу для замены у дилера или производителя, указав ее маркировку.

# Гарантии

Изготовитель гарантирует заявленные характеристики и нормальную работу парашюта в течении 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.

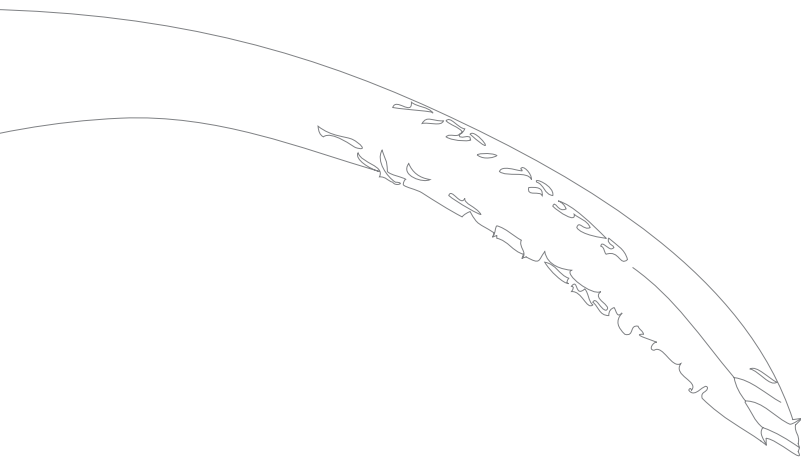
Мы рекомендуем проводить контрольные осмотры парашюта (включая проверку прочности строп, геометрии стропной системы и свободных концов, проверку воздухопроницаемости ткани купола) каждые 2 года или каждые 100 часов налета (что наступит раньше).

Такие проверки должны проводиться изготовителем или дилером.

## 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.







## Flight test report



Manufacturer	<b>Sky Country</b>	Certification number	PG_0166.2008
Address	— Kharkov Ukraine	Date of flight test	02. 07. 2008
Representative	None	Place of test	Villeneuve
Glider model	<b>Scorpion-3 26</b>	<b>Classification</b>	<b>C</b>
Trimmer	no		

<b>Test pilot</b>	Thurnheer Claude	Zoller Alain
<b>Harness</b>	Advance - Progress light	Sup'Air - Evo XC L
<b>Total weight in flight (kg)</b>	80	100

<b>1. Inflation/Take-off</b>	<b>A</b>			
Rising behaviour	Smooth, easy and constant rising	A	Smooth, easy and constant rising	A
Special take off technique required	No	A	No	A
<b>2. Landing</b>	<b>A</b>			
Special landing technique required	No	A	No	A
<b>3. Speed in straight flight</b>	<b>B</b>			
Trim speed more than 30 km/h	Yes	A	Yes	A
Speed range using the controls larger than 10 km/h	Yes	A	Yes	A
Minimum speed	Less than 25 km/h	A	25 km/h to 30 km/h	B
<b>4. Control movement</b>	<b>A</b>			
<i>Max. weight in flight up to 80 kg</i>				
Symmetric control pressure / travel	Increasing / greater than 55 cm	A	not available	0
<i>Max. weight in flight 80 kg to 100 kg</i>				
Symmetric control pressure / travel	not available	0	Increasing / greater than 60 cm	A
<i>Max. weight in flight greater than 100 kg</i>				
Symmetric control pressure / travel	not available	0	not available	0
<b>5. Pitch stability exiting accelerated flight</b>	<b>A</b>			
Dive forward angle on exit	Dive forward less than 30°	A	Dive forward less than 30°	A
Collapse occurs	No	A	No	A
<b>6. Pitch stability operating controls during accelerated flight</b>	<b>A</b>			
Collapse occurs	No	A	No	A
<b>7. Roll stability and damping</b>	<b>A</b>			
Oscillations	Reducing	A	Reducing	A
<b>8. Stability in gentle spirals</b>	<b>A</b>			
Tendency to return to straight flight	Spontaneous exit	A	Spontaneous exit	A
<b>9. Behaviour in a steeply banked turn</b>	<b>B</b>			
Sink rate after two turns	More than 14 m/s	B	More than 14 m/s	B
<b>10. Symmetric front collapse</b>	<b>A</b>			
Entry	Rocking back less than 45°	A	Rocking back less than 45°	A
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s	A
Dive-forward angle on exit / Change of course	Dive forward 0° to 30° / Keeping course	A	Dive forward 0° to 30° / Keeping course	A
Cascade occurs	No	A	No	A
<i>With accelerator</i>				
Entry	not available	0	not available	0
Recovery	not available	0	not available	0

Dive forward angle on exit / Change of course	not available	0	not available	0
Cascade occurs	not available	0	not available	0
<b>11. Exiting deep stall (parachutal stall)</b>	<b>A</b>			
Deep stall achieved	Yes	A	Yes	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
Change of course	Changing course less than 45°	A	Changing course less than 45°	A
Cascade occurs	No	A	No	A
<b>12. High angle of attack recovery</b>	<b>A</b>			
Recovery	Spontaneous in less than 3 s	A	Spontaneous in less than 3 s	A
Cascade occurs	No	A	No	A
<b>13. Recovery from a developed full stall</b>	<b>A</b>			
Dive forward angle on exit	Dive forward 0° to 30°	A	Dive forward 0° to 30°	A
Collapse	No collapse	A	No collapse	A
Cascade occurs (other than collapses)	No	A	No	A
Rocking back	Less than 45°	A	Less than 45°	A
Line tension	Most lines tight	A	Most lines tight	A
<b>14. Asymmetric collapse</b>	<b>C</b>			
<i>With 50% collapse</i>				
Change of course until re-inflation / Maximum dive forward or roll angle	Less than 90° / Dive or roll angle 15° to 45°	A	Less than 90° / Dive or roll angle 15° to 45°	A
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
<i>With 75% collapse</i>				
Change of course until re-inflation / Maximum dive forward or roll angle	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
<i>With 50% collapse and accelerator</i>				
Change of course until re-inflation / Maximum dive forward or roll angle	Less than 90° / Dive or roll angle 45° to 60°	C	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
<i>With 75% collapse and accelerator</i>				
Change of course until re-inflation / Maximum dive forward or roll angle	90° to 180° / Dive or roll angle 45° to 60°	C	180° to 360° / Dive or roll angle 15° to 45°	C
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
<b>15. Directional control with a maintained asymmetric collapse</b>	<b>A</b>			
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
<b>16. Trim speed spin tendency</b>	<b>A</b>			
Spin occurs	No	A	No	A

<b>17. Low speed spin tendency</b>	<b>A</b>		
Spin occurs	No	A No	A
<b>18. Recovery from a developed spin</b>	<b>A</b>		
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
<b>19. B-line stall</b>	<b>A</b>		
Change of course before release	Changing course less than 45°	A Changing 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
<b>20. Big ears</b>	<b>A</b>		
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
<b>21. Big ears in accelerated flight</b>	<b>A</b>		
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 maintaining big ears	Stable flight	A Stable flight	A
<b>22. Behaviour exiting a steep spiral</b>	<b>C</b>		
Tendency to return to straight flight	Spontaneous exit	A Spontaneous exit	A
Turn angle to recover normal flight	Less than 720°, spontaneous recovery	A 720° to 1080°, spontaneous recovery	C
Sink rate when evaluating spiral stability [m/s]	18	24	
<b>23. Alternative means of directional control</b>	<b>A</b>		
180° turn achievable in 20 s	Yes	A Yes	A
Stall or spin occurs	No	A No	A
<b>24. Any other flight procedure and/or configuration described in the user's manual</b>	<b>0</b>		
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
<b>25. Comments of test pilot</b>			
Comments	Front collapse full speed is not possible to make properly. The centre of the leading edge stay every time open!	Front collapse full speed is not possible to make properly. The centre of the leading edge stay every time open.	



Class: **C**

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

**PG\_0166.2008**

Date of issue (DMY):

**28. 07. 2008**

Manufacturer: **Sky Country**

Model: **Scorpion-3 26**

Serial number:

### Configuration during flight tests

#### Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	<b>100</b>
Minimum weight in flight (kg)	<b>80</b>
Glider's weight (kg)	<b>5.6</b>
Number of risers	<b>4</b>
Projected area (m2)	<b>22.24</b>

#### Accessories

Range of speed system (cm)	<b>17</b>
Speed range using brakes (km/h)	<b>14</b>
Range of trimmers (cm)	<b>0</b>
Total speed range with accessories (km/h)	<b>30</b>

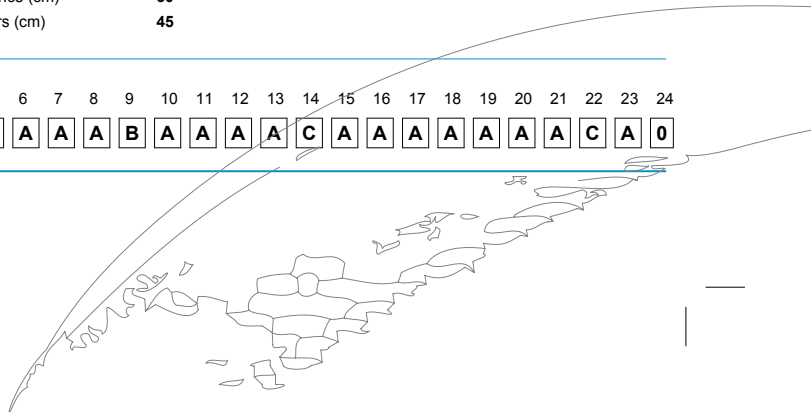
#### Harness used for testing (max weight)

Harness type	<b>ABS</b>
Harness brand	<b>Sup'Air</b>
Harness model	<b>Evo XC L</b>
Harness to risers distance (cm)	<b>50</b>
Distance between risers (cm)	<b>45</b>

#### Inspections (whichever happens first)

Every two years, or 100 hours flying time  
Warning! Before use refer to user's manual  
Person or company having presented the glider for testing: **None**

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 A A A A B A A A C A A A A A A C A 0**



Sky Country +38 057 751 56 59  
[www.sky-country.com](http://www.sky-country.com)