

Escort-2

Вы приобрели двухместный парашлан Escort-2. Компания Sky Country благодарит Вас за сделанный выбор и желает долгих, приятных и безопасных полётов.

Параплан “Escort-2” предназначен для выполнения тандемных полетов с пассажирами или тренировочных полетов с начинающими пилотами. Тандем-мастер должен иметь налет не менее 50 часов.

Простой и надежный старт, легкое управление и хорошее торможение на посадке, высокая пассивная безопасность - основные черты нового тандема Sky Country. Escort-2 хорошо подходит и для полетов с мотором.

Высокая пассивная безопасность параплана подтверждена сертификатом EN B для Escort-2-41.



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

Технические характеристики

размер	38	41	44
масштаб	0,962	1	1,036
площадь, кв.м.	38,2	41,3	44,3
размах, м	14,27	14,84	15,37
удлинение		5,33	
проект. площадь, кв.м.	33,03	35,7	38,32
проект. размах, м	11,44	11,89	12,31
проект. удлинение		3,96	
корневая хорда, м	3,312	3,443	3,566
концевая хорда, м	0,656	0,682	0,706
число секций		56	
V _{min} , км/ч		25	
V _{max} , км/ч		45	
полетный вес, кг	120-180	150-220	180-250
EN	-	B	-

Полётный вес равен весу пилотов со всем снаряжением, включая параплан.

Материалы

Список материалов находится в конце данного руководства.

Свободные концы

Свободные концы параплана Escort-2 имеют 5 рядов (A2, A'1, B4, C3, D3), к каждому из которых приходят стропы нижнего яруса. Свободные концы снабжены триммером для расширения диапазона скоростей параплана. Ход триммера составляет 6 см. Мы рекомендуем взлетать и приземляться с затянутым триммером. Рисунок свободных концов находится в конце данного руководства. Escort-2 не оснащается акселератором. Ремешок триммера съемный и может быть заменен при повреждении.

Внимание!

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

Предполётная подготовка

Перед каждым стартом мы рекомендуем проводить следующую проверку:

- стропы, свободные концы и подвесная система (пилота и пассажира) надежно и правильно соединены между собой (все коннекторы закручены, карабины замуфтованы);
- плечевые и боковые ремни подвесных систем подогнаны;
- ножные обхваты и грудные ремни застегнуты и затянуты;
- шлемы надеты и застегнуты;
- дополнительное снаряжение подогнано и надежно закреплено;
- парашюль разложен “подковой”, все воздухозаборники открыты;
- никакие стропы не лежат под куполом, не запутались и не зацепились;
- направление ветра встречное и перпендикулярно разложенному парашюлю;
- сила ветра и погодные условия обеспечивают безопасный полет;
- воздушное пространство и площадка вокруг места взлета свободны.

Старт

Escort-2 легко поднимается за А – ряд, и, обычно, не доставляет пилоту никаких проблем. Предпочтительно стартовать альпийским стартом. В сильный ветер желательно, чтобы помощник придержал пассажира за грудной ремень подвесной системы. К моменту подъема парашюля на угол 70 - 80 градусов А - ряд должен быть плавно отпущен. После того, как крыло выйдет на “нормальный” угол атаки, продолжая разбег, слегка подожмите клеванты (на 20 - 30 см) для уменьшения скорости отрыва.

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 Escort-2, используя стропы управления, просто симметрично затягивая их или отпуская. Для расширения диапазона скоростей Escort-2 оборудован триммером. Триммер рекомендуется затягивать при посадке и отпускать для увеличения скорости, например, при усилении ветра. Максимальный симметричный ход строп управления составляет более 65 см.

Виражи и спирали

Чтобы заставить тандем 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 клеванты.

При необходимости выполнить энергичный разворот сначала качните Escort-2 клевантой в противоположную сторону, а потом затягивайте, насколько необходимо, внутреннюю к повороту клеванту.

Полёты в сложных условиях

При полетах в турбулентной атмосфере мы рекомендуем затянуть триммер и держать клеванты 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.

Глубокая спираль

При удерживании одной клеванты в сильно затянутом положении парашют 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 Escort-2 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.

Посадка

При посадке в штиль или слабый ветер, когда до земли останется 2 - 3 метра, плавно затягивайте клеванты на полную длину рук так, чтобы на высоте 0,2 - 0,5 метра перевести Escort-2 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 параплану и резко потяните на себя В - ряды, одновременно подбегая к куполу.

На посадке не позволяйте параплану 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 Escort-2 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 и более процентов купола 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.

Фронтальное сложение

Возникает при полёте в болтанку. Из фронтального сложения Escort-2 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.

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 Escort-2 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 раскатайте купол, резко затягивая и отпуская клеванты (первый вариант предпочтительнее). В обоих случаях будьте готовы демпфировать клевок купола вперед.

Нештатные ситуации

Динамический срыв

Срыв потока с крыла происходит вследствие превышения парапланом 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 параплане. Для выхода из асимметричного срыва отпустите клеванты. Возможен сильный косой клевок с последующим складыванием.

Авторотация

Усиливающееся вращение возникает чаще всего при отсутствии реакции пилота после сильного асимметричного складывания параплана, или при запутывании консоли в стропях. 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 параплана в воздухе

Оцените степень повреждений. Если у Вас просто отвязалась клеванта - ничего страшного, Escort-2 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.

Упаковка

Escort-2 необходимо укладывать нервюрой к нервюре так, чтобы усиления передней кромки лежали друг на друге и не деформировались. Старайтесь упаковывать Escort-2 настолько свободно, насколько позволяет Ваш рюкзак, так как каждое дополнительное складывание ослабляет ткань.

Уход и хранение

При неправильной эксплуатации параплан может быстро изнашиваться, ухудшить свои летные характеристики и стать опасным.

Соблюдайте следующие правила, и Ваш Escort-2 будет долго оставаться полностью пригодным для полетов:

- не оставляйте параплан под прямыми солнечными лучами;
- оберегайте от воды и других жидкостей;
- не позволяйте куполу ударяться передней кромкой о землю;
- при намокании просушивайте Escort-2 в тени, при попадании в морскую воду предварительно прополощите в пресной воде;
- оберегайте параплан от огня;
- не кладите на Escort-2 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 параплан самостоятельно!
- при повреждениях строп сообщите дилеру или изготовителю их номера согласно приведенной схеме развязки строп;
- храните параплан в рюкзаке в сухом проветриваемом помещении без значительных перепадов влажности и температуры;
- в случае длительного хранения один раз в месяц распакуйте Escort, проветрите и упакуйте снова;
- не стирайте параплан, не пользуйтесь моющими средствами и растворителями, грязные места аккуратно протирайте влажной мягкой тканью или губкой.

Гарантии и ремонт

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.

Мы рекомендуем проводить полную проверку парашюта (включая проверку прочности и длин строп, геометрии свободных концов и проницаемости ткани) один раз в два года или каждые 100 часов налета. Эта проверка должна производиться производителем или дилером.

При повреждении парашюта должен ремонтироваться производителем или дилером. Небольшие отверстия в ткани могут быть отремонтированы с помощью специальной самоклеящейся ткани.

Внимание!

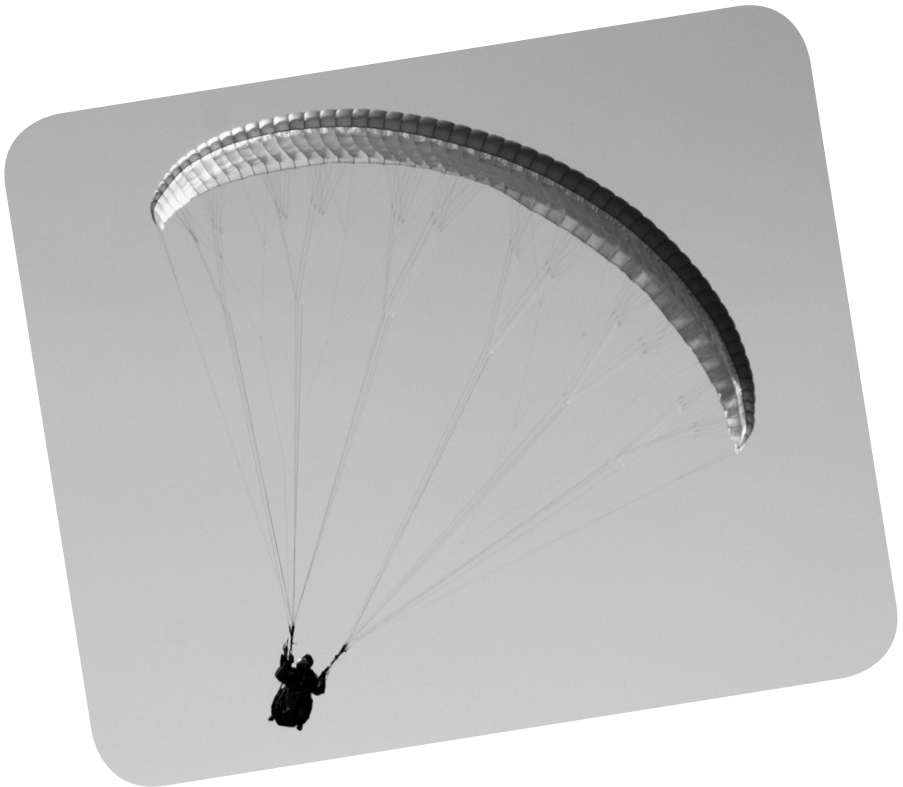
Изготовитель не несет ответственности за соответствие парашюта заявленным характеристикам при:

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

Escort-2

Thank you for choosing SC Escort-2! This manual will help you to get maximum information about your glider. This is information about the design of the Escort-2, advice how to use it best and how to care for it to ensure it has a long life. The manual also includes technical specifications and line plans. We hope that the Escort-2 will give you a lot of wonderful flying hours.

Escort-2 is suited for tandem flying. Tandem pilot must have at least 50 hours of flying time. Escort-2-41 is EN-B certified.



Warning! Paragliding is a high risk activity. We strongly recommend to learn paragliding only in certified schools and to choose only the equipment which is correspondent to Your flying skills.

Technical data

size	38	41	44
scale	0,962	1	1,036
wing area, sq.m.	38,2	41,3	44,3
span, m	14,27	14,84	15,37
aspect ratio		5,33	
area projected, sq.m.	33,03	35,7	38,32
span projected, m	11,44	11,89	12,31
a\r projected		3,96	
root chord, m	3,312	3,443	3,566
tip chord, m	0,656	0,682	0,706
cells		56	
Vmin*, km/h		25	
Vmax*, km/h		45	
flying weight, kg	120-180	150-220	180-250
EN	-	B	-

The total weight in flight is equal to the weight of pilots and all the equipment including the wing.

Materials

List of materials you can find in the end of that manual.

Risers

Escort-2 has the risers scheme A2A'1B4C3D3. The risers are equipped with trimmer, that increases the speed range of the glider. Trimmer travel is 6 cm. We recommend to take off and to land with closed trimmers. You can find risers drawing at the end of this manual. Escort-2 does not have accelerator. Trimmer webbing is removable - you may change it if it's damaged.

Warning!

You are not allowed to change the paraglider construction except adjusting the brake lines, because it might lead to unpredictability in flying and make the paraglider dangerous in certain flying situations.

Pre-flight check

- Lines are clear and leading edge is open
- Karabiners and maillons are tight
- All harness buckles are closed
- Helmets on
- Check reserve parachute
- Wind direction is perpendicular to the glider
- Airspace is clear

Launching

Your Escort-2 can take-off with both forward and reverse techniques, but for tandem gliders forward technique is preferable. We recommend to take off with closed trimmers.

Use forward technique when the wind is light, or there is no wind.

Move forward and your glider will start to inflate. You must maintain a constant pressure on the risers until the wing is overhead. Brake it a little and launch.

Use reverse technique in strong winds. Pull the glider by its A-risers. When it is overhead, pull the brakes to stop the glider, then turn and launch.

In Flight Characteristics

Escort-2 has long brake travel, light brake pressure (as for tandem) and turns very well. It also has high resistance to deflations in turbulence. Maximum symmetric control travel is more than 65 cm.

Speed control

You can change speed by using trimmers or simultaneously pulling or releasing the brakes. When trimmers are closed and brakes are pulled approximately 30 cm - you get minimum sink rate. Escort-2 reaches it's maximum speed on opened trimmers.

Turn control

In order to make Escort-2 turn with a minimum sink and radius while pulling the internal brake you should pull very slightly the external one too. Use weightshift to decrease the spiral radius. If the thermal flow is narrow and strong, increase the tilt and the rotation speed by releasing the external brake.

When you need to turn fast, you should swing Escort-2 in the opposite direction and then pull as hard as needed the internal brake.

Flying in turbulence

You can help your glider to avoid different collapses in turbulence - you must fly actively for it. When the glider pitches forward - use the brakes to slow it, if it goes back - release brakes. These movements can be symmetric or asymmetric.

Escort-2 is less likely to collapse on closed trimmers.

Let us remind you once again that you should be very careful choosing the weather to fly.

Descent Techniques

Big Ears

While holding the brakes you should symmetrically pull the A'-risers. For directional control of the glider use the weight shift. When you do big ears, the horizontal speed increases slightly. In order to return to normal flight, you should release the A'-risers and pull the brakes a few times, if necessary.

Spiraling is not permitted with big ears, because of the increased load on the remaining lines so that they can be physically deformed.

Spiral dive

When you hold either brake down for a long time, the glider goes into a fast sharp turn and loses a lot of height. The rotation axis can be somewhere between the pilot and the wing. The sink rate could be more than 15 m/sec. To get out of the spiral dive you must release the inner brake. Mind that Escort-2 may take one more turn after releasing the brake.

While spiral diving, the pilot experiences considerable overload up to 3 – 4g, so you can lose orientation.

Landing

We recommend to land with trimmers in closed position.

In small winds, when you have 1-2 meters to the ground, you should pull the brakes gently to your arms' full length, so that you put your Escort-2 in stall at a height of about 0.2 -- 0.5 m and the horizontal speed is zero.

In strong winds you must land facing the wind. If necessary you can fold the ears. As you approach the ground, you must take B-risers while holding the brakes. As soon as you hit the ground, you must turn towards the glider and pull B-risers running towards the wing. If the wing is flopping about a meter above the ground, release the B-risers and pull the brakes hard to your arms length. We do not recommend you to use the brakes in the strong wind, as the wing could catch the wind and pull the pilot.

Do not let the glider overtake you and hit the ground with its front edge, which leads to increased pressure in the wing and may damage it.

Deflations

Asymmetric collapse

Every paraglider may collapse in turbulent conditions.

Asymmetric collapses can be controlled by weight-shifting away from the collapse and applying a small amount of brake to control the flight direction. At the same time you should use the brake to re-inflate the canopy.

Remember that the deflated glider has higher stall speed and smaller brake travel. That is why you should be careful not to pull the brake too hard to avoid stall.

Frontal collapse

Escort-2 comes out of symmetrical front collapse by itself. You can pull the brakes about a 20 cm to speed the re-inflation.

Deflations

Full stall

Full stall happens when you pull both brakes too hard. To return to the normal flight you must release both brakes. After this usually comes a front dive with a possible front deflation.

Just because Escort-2 warns the pilot about stalling by increasing the brake load, it is highly unlikely for you to enter it unexpectedly.

Deep stall (parachuting)

To get out of this mode you must pull A – risers or swing the wing by pulling and releasing the brakes (preferably the first one).

Asymmetrical stall

It can take place when you pull one of the brakes too hard, or while spiraling at a small speed in turbulence you increase the angle of attack. Rotation in the asymmetrical stall is called negative spiral. This is one of the most dangerous flying situations. In order to get out of asymmetrical stall, just release the brakes. There may follow side thrust forward with a following wing collapse.

Self-rotation

Increasing rotation usually takes place when the pilot has not reacted properly to the asymmetric collapse of the accelerated paraglider. Try to slow down the rotation by counter-shifting your weight in the harness and pulling the outer brake. If the self-rotation is increasing, drop the rescue parachute quickly in the direction of the rotation. This mode can also take place when you make extreme turns of the overloaded paraglider.

Cravat

If the collapsed part of the canopy is entangled in the lines, you must try to release it by pulling the ear-line. If you cannot do it and the rotation is increasing, you must use the parachute.

In flight damage

Estimate the damage. If a brake has untied - no problem as Escort-2 can be steered well by weight shift and pulling the back risers. Even if the damage allows for a sustainable controlled flight, you should land as soon as possible. If normal flight is impossible, you must use the parachute.

Packing Your glider

The paraglider must be folded cell to cell so that mylar reinforcements at the leading edge lie flat on each other and don't get bent. Try to pack your Escort-2 as loosely as the rucksack allows, because every fold weakens the cloth.

Avoid packing the glider if it is wet or contains the abrasive particles (sand, ice...). If the glider was packed wet and/or contains abrasive stuff - unpack it, let it dry and remove the trash from the canopy as soon as possible.

General Glider Care

Take care while using Your glider. The inappropriate and/or inaccurate use may cause the damage of the canopy and lines, and the glider may become dangerous in flight.

Follow these rules and your Escort-2 will be in good condition:

- Do not expose your glider to the sun any longer than necessary
- Keep it away from water and other liquids
- Do not let the front edge hit the ground
- If wet dry Escort-2 in shade. If soaked in salty water, rinse the glider thoroughly in non-salty water
- Keep your glider away from fire
- Do not put anything heavy on your glider, do not pack it in a rucksack too tightly.
- Regularly inspect the canopy, lines, risers and harness. If you find any defects, contact your dealer or the manufacturer. Do not attempt to self-repair the paraglider!
- If you detect a damaged line, inform the dealer or manufacturer about the line number according to the line plan
- Keep your Escort-2 in a rucksack in a dry well-ventilated place under neutral temperature and humidity conditions
- If you do not use the glider, then once a month you should unpack it, ventilate it well, and then pack it back in the rucksack.
- Do not wash Escort-2. Do not use detergents or solvents. Clean dirty places with wet soft cloth or sponge.

Warrantee and Wing Repairs

The producer guarantees the correctness of the declared characteristics and the paraglider's normal performance for one year after the purchase date, but no more than 200 flying hours. The producer conducts special, and after-warranty repairs and maintenance at the owners' request for an extra price.

We recommend to inspect your paraglider (including checking suspension line strength, line geometry, riser geometry and permeability of the canopy material) one time at two years, or every 100 hours of flying time (whichever comes first); Those inspection must be made by manufacturer or dealer.

If damaged, your Escort-2 must be repaired by manufacturer, or dealer. Small holes in Gelvenor fabrics you can repair with silicon glue and a piece of Gelvenor cloth. Small holes in Skytex may be repaired with sticky rip-stop tape.

Attention please!

The producer bears no responsibility for non-compliance with the stated characteristics if:

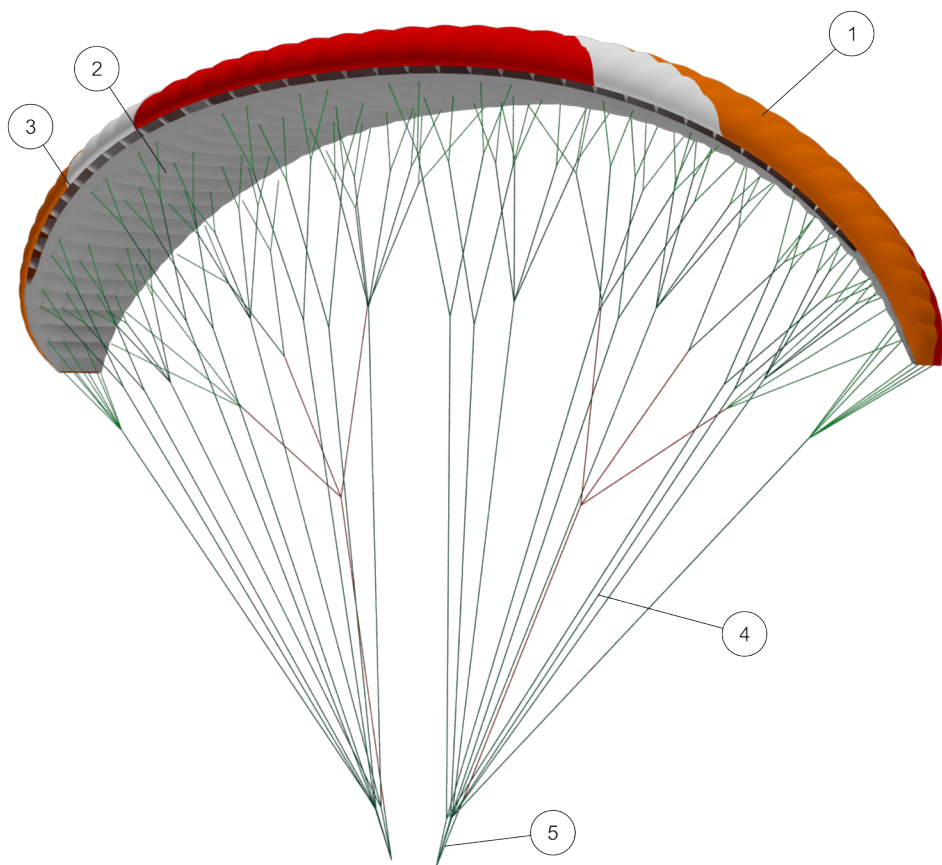
- the user manual is not followed;
- the paraglider structure is changed in any way;
- the paraglider is self-repaired.

Escort-2 list of materials

Canopy	Fabric code	Finish	Weight	Material
Upper sail leading edge	LCN 065 or Skytex 9017 E25A	C41 F106 K27	40 g/sqm	Nylon
Upper sail	Skytex 9017	E25A	40 g/sqm	Nylon
Bottom sail	Skytex 9017	E25A	40 g/sqm	Nylon
Ribs	Skytex 9017	E29A	40 g/sqm	Nylon
Diagonal ribs	Skytex 9017	E29A	40 g/sqm	Nylon
LE reinforcements	Double laminated mylar			Nylon
Attachment point reinforcements	Dacron		170 g/sqm	Nylon
Attachment points			15mm	Nylon
Thread	Zwibond 60			Polyamide
Suspension lines	Line code	Finish	Strength	Material
Lines - upper level A1,A2,B1,B2	Liros PPSL120 1,15mm	polyester covered	120 daN	dyneema
Lines - upper level, brakes	Liros DSL70 0,95mm	polyester covered	70 daN	dyneema
Lines- middle level C,D rows	Liros TSL 190 1,55mm	polyester covered	190 daN	aramid
Lines- middle level A,B rows	Liros TSL 220 1,65mm	polyester covered	220 daN	aramid
Lines - main level A1,A2,B1,B2	Liros DSL 600 2,4mm	polyester covered	600 daN	dyneema
Lines - main level A3,B3	Liros TSL 380 2,2mm	polyester covered	380 daN	aramid
Lines - main level C,D rows	Liros TSL 280 1,8mm	polyester covered	280 daN	aramid
Lines — stabilizer	Liros TSL 190 1,55mm	polyester covered	190 daN	aramid
Risers	Code	Finish	Size	Material
Riser webbing	Apco		25 mm	polyester
Pulleys	Apco			
Connectors	Mailion rapide		4mm	stainless steel

Glider overview

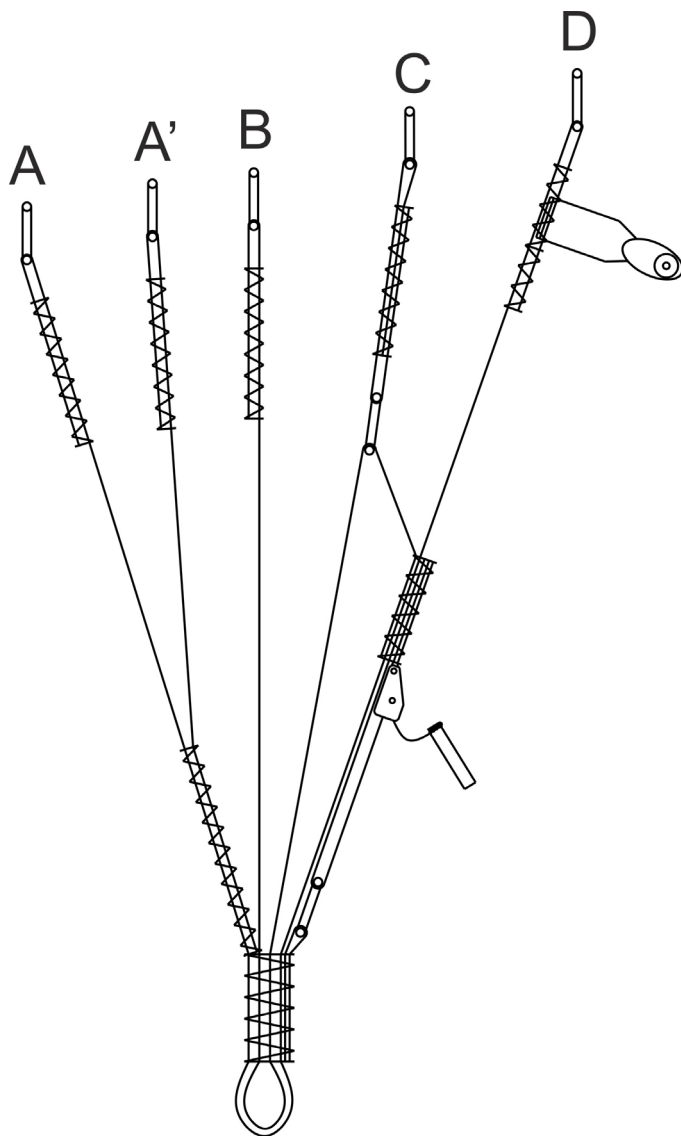
Общий вид парашюта



- 1 - top surface / верхняя поверхность
- 2 - bottom surface / нижняя поверхность
- 3 - air intake / воздухозаборник
- 4 - lines / стропы
- 5 - risers / свободные концы

Risers

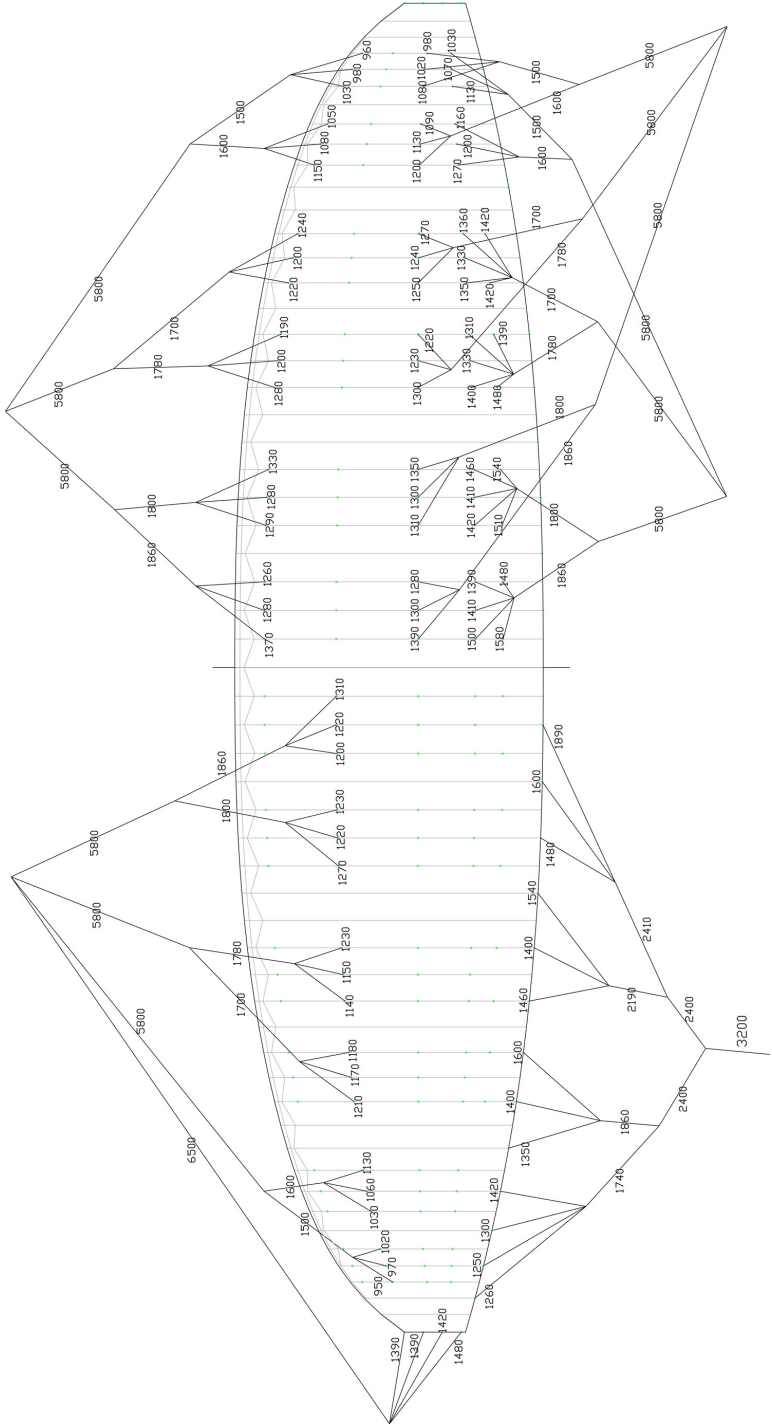
Свободные концы



Risers for Escort-2 38, 41, 44. Length is 440 mm.

Свободные концы для Escort-2 38, 41, 44. Длина 440 мм.

Escort-2-41 lineplan

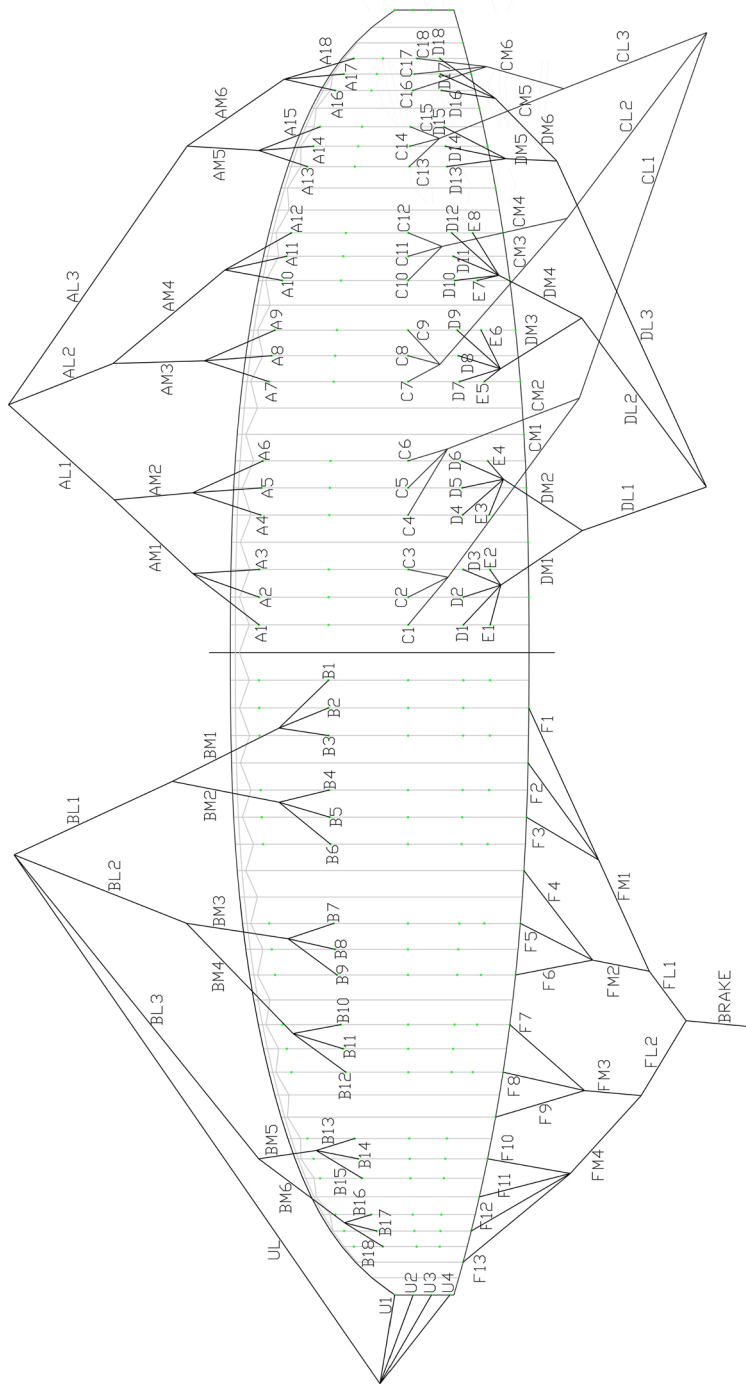


Escort-2-41 lines measurement

Overall lines lengths measured from the lower surface of the canopy to the inside edge of the maillon.

rib	A	B	C	D	E	brake	A-B	B-C	B-D	B-E
1										
2	9070	9010	9080	9190	9280		60	70	180	270
3	8980	8920	8990	9100		10000	60	70	180	
4	8960	8900	8970	9080	9170		60	70	180	270
5						9710				
6	8930	8870	8940	9050	9140		60	70	180	270
7	8920	8860	8930	9040		9590	60	70	180	
8	8970	8910	8980	9090	9170		60	70	180	260
9						9430				
10										
11	8890	8840	8910	9020	9100	9290	50	70	180	260
12	8820	8770	8840	8950			50	70	180	
13	8800	8750	8820	8930	9000	9350	50	70	180	250
14										
15	8760	8720	8790	8880	8950	9160	40	70	160	230
16	8740	8700	8770	8860			40	70	160	
17	8780	8740	8810	8900	8940	8960	40	70	160	200
18										
19						8910				
20	8590	8560	8620	8700			30	60	140	
21	8510	8490	8550	8630		8860	20	60	140	
22	8480	8460	8520	8600			20	60	140	
23						8740				
24	8360	8350	8410	8460			10	60	110	
25	8300	8290	8350	8400		8690	10	60	110	
26	8290	8280	8310	8360			10	30	80	
27										
28										
29	7900	7900	7930	7990			0	30	90	

Escort-2 lineplan



You can use this scheme, if you want to order the new line instead of damaged.
Пользуясь этой схемой, Вы можете заказать необходимую строку у дилера или производителя.



Class: **B**

In accordance with EN standards 926-2:2013 & 926-1:2006:

PG_0890.2014

Date of issue (DMY):

17. 03. 2015

Manufacturer: **Sky Country**

Model: **Escort 2 41**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider

Maximum weight in flight (kg)	220
Minimum weight in flight (kg)	150
Glider's weight (kg)	8.25
Number of risers	4
Projected area (m2)	35.7

Accessories

Range of speed system (cm)	0
Speed range using brakes (km/h)	14
Range of trimmers (cm)	6
Total speed range with accessories (km/h)	25

Harness used for testing (max weight)

Harness type	ABS
Harness brand	Advance
Harness model	Bi pro 2
Harness to risers distance (cm)	44
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: **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	0	0	A	A	A	B	A	A	B	B	A	A	A	A	A	A	0	A	0	<input type="checkbox"/>

Escort-2

Serial number	
Production date	
Test pilot	

Dealer	
Date	

Wing check and repairs information
