

FTR - Flight Test Report

Dieser Prüfbericht darf ohne schriftliche Zustimmung der EAPR nicht, auch nicht auszugsweise, vervielfältigt werden.

メーカー	independence gliders for real-pilots Fly Market GmbH & Co.KG Am Schönebach 3 D-87637 Eisenberg	Type testing No.	EAPR-GS-0270/14
モデル	Crossalps L	シリアルナンバー	2k14-c2-28-5-55
		場所	Achensee Rofan, Achensee



Rev. 2.1 - 06.03.2014
EAPR GmbH - Marktstr. 11
D-87730 Bad Grönenbach - Germany

テスト実施日	29.08.2014	最小搭載重量 100 kg	最大搭載重量 120 kg
テストパイロット	Mario Eder		Anselm Rauh
ハーネス	EAPR Testgurtzeug		EAPR schwer
搭載重量	102 kg		120 kg

クラス	C
-----	----------



評価基準	最小搭載重量	評価	最大搭載重量	評価
1. インフレーション/テイクオフ - 4.1.1				
ライズアップの傾向	スムーズ、簡単、コンスタントな上がり方	A	スムーズ、簡単、コンスタントな上がり方	A
特別なテイクオフ技術の必要性	No	A	No	A
2. ランディング - 4.1.2				
特別なランディング技術の必要性	No	A	No	A
3. 直線飛行時の飛行速度 - 4.1.3				
トリムスピードが30km/h以上	Yes	A	Yes	A
ブレークコードのみでの飛行範囲が10km/h以上	Yes	A	Yes	A
ミニマム速度	25 km/hから30 km/h	B	25 km/h未満	A
4. ブレークコードの操作性 - 4.1.4				
最大搭載重量が80kgまでのもの		-		-
最大搭載重量が80-100kg	徐々に重くなる 45cm - 60cm	C		-
最大搭載重量が100kg以上		-	徐々に重くなる 50cm - 65cm	C
5. アクセレーターを開放した際のピッチ方向の安定性 - 4.1.5				
前方へのダイブ角	前方へ30°以下のダイブ	A	前方へ30°以下のダイブ	A
翼の潰れ現象	No	A	No	A
6. アクセレーター使用時に、ブレークコードを使用した場合のピッチ方向の安定性 - 4.1.6				
翼の潰れ現象	No	A	No	A
7. ロール方向の安定性、減衰 - 4.1.7				
揺れ幅	減衰する	A	減衰する	A
8. 一般的なスパイラルの挙動 - 4.1.8				
直線飛行へ戻る傾向	自然に戻る	A	自然に戻る	A
9. きついスパイラルダイブへの傾向 - 4.1.9				
二周後の沈下率	12m/sから14m/s	A	14m/s以上	B
10. フロントコラップス - 4.1.10				
導入	45°未満後方に落ちる	A	45°未満後方に落ちる	A
回復	3秒未満で自動的に回復	A	3秒未満で自動的に回復	A
前方へのダイブ角	30° - 60° コース維持	B	30° - 60° コース維持	B
カスケードの発生	No	A	No	A
導入	45°未満後方に落ちる	A	45°未満後方に落ちる	A
回復	3秒未満で自動的に回復	A	3秒未満で自動的に回復	A
前方へのダイブ角	30° - 60° コース維持	B	30° - 60° 90°未満の方位変化	B
カスケードの発生	No	A	No	A
11. ディープストールからの回復 - 4.1.11				

ディーブストールが起こる	Yes		Yes	
回復	3秒未満で自動的に回復	A	3秒未満で自動的に回復	A
前方へのダイブ角	0° - 30°	A	0° - 30°	A
方位の変化	45°未満のコース変化	A	45°未満のコース変化	A
カスケードの発生	No	A	No	A
12. 大きな迎え角からの回復 - 4.1.12				
回復	3秒未満で自動的に回復	A	3秒未満で自動的に回復	A
カスケードの発生	No	A	No	A
13. フルストールからの回復 - 4.1.13				
前方へのダイブ角	0° - 30°	A	30° - 60°	B
潰れ	潰れなし	A	潰れなし	A
カスケードの発生 (潰れ以外の)	No	A	No	A
後方への落ち込み	45°未満	A	45°未満	A
ラインテンション	ほとんどのラインが張っている	A	ほとんどのラインが張っている	A
14. 左右非対称の潰れ (トリムスピード) - 4.1.14				
回復までに必要な方位の変化	< 90°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	A
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A
方位の変化	360°未満			A
反対の翼の潰れ	No			A
ツイストの発生	No			A
カスケードの発生	No			A
回復までに必要な方位の変化	< 90°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	A
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A
方位の変化	360°未満			A
反対の翼の潰れ	No			A
ツイストの発生	No			A
カスケードの発生	No			A
回復までに必要な方位の変化	< 90°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	A
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A
方位の変化	360°未満			A
反対の翼の潰れ	No			A
ツイストの発生	No			A
カスケードの発生	No			A
回復までに必要な方位の変化	< 90°	ダイブ角やロール角	45° - 60°	C
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A
方位の変化	360°未満			A
反対の翼の潰れ	Yes, 反対には回らない			C
ツイストの発生	No			A
カスケードの発生	No			A
15. 左右非対称の潰れでの方位コントロール - 4.1.15				
コースを維持できる	Yes	A	Yes	A
10秒以内に180度の方位変化が起こせる	Yes	A	Yes	A
失速またはスピンに入るまでのコントロールの引く量	左右対称失速ポジションの50%以上	A	左右対称失速ポジションの50%以上	A
16. トリムスピードからのスピンの傾向 - 4.1.16				
スピンの発生	No	A	No	A
17. 遅い速度からのスピンの傾向 - 4.1.17				
スピンの発生	No	A	No	A
18. 完全なスピンからの回復 - 4.1.18				
リリース後のスピンの継続	90°以内で停止	A	90°以内で停止	A
カスケードの発生	No	A	No	A
19. B-ストール - 4.1.19				
リリースまでの方位の変化	45°未満のコース変化	A	45°未満のコース変化	A
リリース前の挙動	スパン方向にストレートで安定している	A	スパン方向にストレートで安定している	A
回復	3秒未満で自動的に回復	A	3秒未満で自動的に回復	A
前方へのダイブ角	0° - 30°	A	30° - 60°	A
カスケードの発生	No	A	No	A
20. ビッグイヤー - 4.1.20				
導入手順	専用キットを使用する	A	専用キットを使用する	A
ビッグイヤー中の挙動	安定した飛行	A	安定した飛行	A
回復	パイロットの回復操作が必要で3秒以内	B	パイロットの回復操作が必要で3秒以内	B
前方へのダイブ角	0° - 30°	A	0° bis 30°	A
21. アクセレーターを使用してのビッグイヤー - 4.1.21				
導入手順	専用キットを使用する	A	専用キットを使用する	A
ビッグイヤー中の挙動	安定した飛行	A	安定した飛行	A
回復	パイロットの回復操作が必要で3秒以内	B	パイロットの回復操作が必要で3秒以内	B
前方へのダイブ角	0° - 30°	A	0° bis 30°	A
ビッグイヤーを保ったままアクセレーターを戻した後の挙動	安定した飛行	A	安定した飛行	A
22. 強いスパイラル時の挙動と回復傾向 - 4.1.22				

直線飛行へ戻る傾向	自動的に戻る	A	自動的に戻る	A
直線飛行までに要する角度	720°以下で自動的に	A	720°以下で自動的に	A
23. 通常のコントロールが使用不能となった場合の操作 - 4.1.23				
180°旋回を20秒以内で完了	Yes	A	Yes	A
ストールやスピンの発生	No	A	No	A
24. 通常飛行の方法や通常飛行に戻る方法 / マニュアルに記載されていることが正しいかどうか - 4.1.24				
方法が記載されている通り正しいか		NA		NA
パイロットレベルに合った方法		NA		NA
カスケードの発生		NA		NA
25. テストパイロットが気づいたこと:				
Copyright Ralf Antz 2014	このテストレポートは自動的に作られる。署名がなくても有効とされる			