


FTR - Flight Test Report

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

メーカー	 Skyman - Fly Market GmbH & Co.KG Am Schönbach 3 D-87637 Eisenberg	Type testing No.	EAPR-GS-0424/15
		シリアルナンバー	2k14-cr-co-27-sample 127
モデル	CrossCountry M	場所	Achensee
			Achensee



Rev. 2.3 - 26.11.2014
 EAPR GmbH - Marktstr. 11
 D-87730 Bad Grönenbach - Germany

テスト実施日	25.06.2015	最小搭載重量 80 kg	最大搭載重量 105 kg
テストパイロット	Mike Küng		Mario Eder
ハーネス	EAPR-Testequipment		EAPR Testgurtzeug
搭載重量	80 kg		105 kg

クラス	B
-----	---



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 - 4.4.1				
ライズアップの傾向	スムーズで、簡単で一般的なライズアップ。パイロットによる補正は必要ない。	A	簡単なライズアップ。パイロットによる補正が必要な場合もある	B
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 - 4.4.2				
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 - 4.4.3				
トリムスピードが30km/h以上	Yes	A	Yes	A
ブレイ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未満	A	25 km/h未満	A
4. ブレイクコードの操作性 - 4.4.4				
最大搭載重量が80kgまでのもの		-		-
最大搭載重量が80-100kg		-		-
最大搭載重量が100kg以上	徐々に重くなる >65 cm	A	徐々に重くなる >65 cm	A
5. アクセレーターを開放した際のピッチ方向の安定性 - 4.4.5				
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
翼の濡れ現象	No	A	No	A
6. アクセレーター使用時に、ブレイクコードを使用した場合のピッチ方向の安定性 - 4.4.6				
翼の濡れ現象	No	A	No	A
7. ロール方向の安定性、減衰 - 4.4.7				
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 - 4.4.8				
直線飛行へ戻る傾向	自然に戻る	A	自然に戻る	A
9. 後方でぐずつく - 4.4.9				
Initial response of glider (first 180°)	すぐではない。リアクション。	B	すぐではない。リアクション。	B
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° から 1080°で自動的に	B	720° から 1080°で自動的に	B
10. フロントコラプス - 4.4.10				
Folding lines used	No		No	
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	0° - 30°	A	0° - 30°	A
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°	B	30° - 60°	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°	B	30° - 60°	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 - 4.4.11				
ディープストールが起こる	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	30° - 60°	B	30° - 60°	B
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 - 4.4.12					
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 - 4.4.13					
前方へのダイブ角	30° - 60°	B	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) - 4.4.14					
Folding lines used	No		No		
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	< 90°
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A	自然に回復
方位の変化	360°未満			A	360°未満
反対の翼の潰れ	No			A	No
ツイストの発生	No			A	No
カスケードの発生	No			A	No
回復までに必要な方位の変化	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B	90° - 180°
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A	自然に回復
方位の変化	360°未満			A	360°未満
反対の翼の潰れ	No			A	No
ツイストの発生	No			A	No
カスケードの発生	No			A	No
回復までに必要な方位の変化	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B	< 90°
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A	自然に回復
方位の変化	360°未満			A	360°未満
反対の翼の潰れ	No			A	No
ツイストの発生	No			A	No
カスケードの発生	No			A	No
回復までに必要な方位の変化	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B	90° - 180°
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A	自然に回復
方位の変化	360°未満			A	360°未満
反対の翼の潰れ	No			A	No
ツイストの発生	No			A	No
カスケードの発生	No			A	No
回復までに必要な方位の変化	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B	< 90°
翼の空気のはらみ方	自然に回復			A	自然に回復
方位の変化	360°未満			A	360°未満
反対の翼の潰れ	No			A	No
ツイストの発生	No			A	No
カスケードの発生	No			A	No
15. 左右非対称の潰れでの方位コントロール - 4.4.15					
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 - 4.4.16					
スピンの発生	No	A	No	A	
17. 遅い速度からのスピンの傾向 - 4.4.17					
スピンの発生	No	A	No	A	
18. 完全なスピンからの回復 - 4.4.18					
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 - 4.4.19					
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	30° - 60°	A	0° - 30°	A	
カスケードの発生	No	A	No	A	
20. ビッグイヤー - 4.4.20					
導入手順	一般的なテクニック	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	3-5秒で自動的に回復	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 - 4.4.21					
導入手順	一般的なテクニック	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	
23. 通常のコントロールが使用不能となった場合の操作 - 4.4.22					
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	
23. 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 - 4.4.23					
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	
24. テストパイロットが気づいたこと:					