

# 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-0425/15
		シリアルナンバー	2k14-cr-co-23-sample-126
モデル	CrossCountry S 25	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	24.06.2015	最小搭載重量 70 kg	最大搭載重量 90 kg
テストパイロット	Mike Küng		Mario Eder
ハーネス	EAPR-Testequipment		EAPR light
搭載重量	70 kg		92 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
<b>1. インフレーション/テイクオフ - 4.4.1</b>				
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
<b>2. ランディング - 4.4.2</b>				
特別なランディング技術の必要性	No	A	No	A
<b>3. 直線飛行時の飛行速度 - 4.4.3</b>				
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
<b>4. ブレイクコードの操作性 - 4.4.4</b>				
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 > 60cm	A	徐々に重くなる > 60cm	A
最大搭載重量が100kg以上		-		-
<b>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</b>				
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
<b>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</b>				
翼の濡れ現象	No	A	No	A
<b>7. ロール方向の安定性、減衰 - 4.4.7</b>				
揺れ幅	減衰する	A	減衰する	A
<b>8. 一般的なスパイラルの挙動 - 4.4.8</b>				
直線飛行へ戻る傾向	自然に戻る	A	自然に戻る	A
<b>9. 後方でぐずつく - 4.4.9</b>				
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
<b>10. フロントコラプス - 4.4.10</b>				
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	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
導入	45°未満後方に落ちる	A	45°未満後方に落ちる	A
回復	3-5秒で自動的に回復	B	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
<b>11. ディープストールからの回復 - 4.4.11</b>				
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	トリムスピード、 最大50%の潰れ	< 90°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	A	< 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	自然に回復			A
方位の変化		360°未満			A	360°未満			A
反対の翼の潰れ		No			A	No			A
ツイストの発生		No			A	No			A
カスケードの発生	No			A	No			A	
回復までに必要な方位の変化	トリムスピード、 最大75%の潰れ	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B
翼の空気のはらみ方		自然に回復			A	自然に回復			A
方位の変化		360°未満			A	360°未満			A
反対の翼の潰れ		No			A	No			A
ツイストの発生		No			A	No			A
カスケードの発生	No			A	No			A	
回復までに必要な方位の変化	フルアタセル、 最大75%の潰れ	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B	< 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	自然に回復			A
方位の変化		360°未満			A	360°未満			A
反対の翼の潰れ		No			A	No			A
ツイストの発生		No			A	No			A
カスケードの発生	No			A	No			A	
回復までに必要な方位の変化	フルアタセル、 最大75%の潰れ	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B	90° - 180°	ダイブ角やロール角	15° - 45°	B
翼の空気のはらみ方		自然に回復			A	自然に回復			A
方位の変化		360°未満			A	360°未満			A
反対の翼の潰れ		No			A	No			A
ツイストの発生		No			A	No			A
カスケードの発生	No			A	No			A	
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:									