

# FTR - Flight Test Report

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

<b>Fabricante</b>	 Skyman - Fly Market GmbH & Co.KG Am Schönbach 3 D-87637 Eisenberg	<b>Teste número</b>	<b>EAPR-GS-0425/15</b>
		<b>número de série</b>	<b>2k14-cr-co-23-sample-126</b>
<b>Modelo</b>	<b>CrossCountry S 25</b>	<b>Local</b>	<b>Achensee</b>
			<b>Achensee</b>



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

<b>Data de teste</b>	<b>24.06.2015</b>	<b>Peso mínimo de descolagem</b>	<b>70 kg</b>	<b>Peso máximo de descolagem</b>	<b>90 kg</b>
<b>Piloto de testes</b>	<b>Mike Küng</b>			<b>Mario Eder</b>	
<b>Harnes</b>	<b>EAPR-Testequipment</b>			<b>EAPR light</b>	
<b>Peso de descolagem</b>	<b>70 kg</b>			<b>92 kg</b>	

<b>Classificação</b>	<b>B</b>
----------------------	----------



Test-crítérios	Peso mínimo de descolagem	Avaliação	Peso máximo de descolagem	Avaliação
<b>1. Inflar / descolagem - 4.4.1</b>				
Comportamento a subida	Subida regular e facil	A	Inflagem fácil, alguma correção do piloto é necessária	B
Técnica especial requerida na descolagem	Não	A	Não	A
<b>2. Aterragem - 4.4.2</b>				
Técnica especial requerida na aterragem	Não	A	Não	A
<b>3. Velocidades em linha recta - 4.4.3</b>				
Velocidade mãos em cima superior a 30km/h	Sim	A	Sim	A
Gama de velocidades utilizando mandos superior a 10km/h	Sim	A	Sim	A
Velocidade mínima	Menos de 25km/h	A	Menos de 25km/h	A
<b>4. Força de mandos - 4.4.4</b>				
Peso máximo em voo até 80kg		-		-
Peso máximo em voo de 80 a 100kg	Aumentando > 60cm	A	Aumentando > 60cm	A
Peso máximo em voo superior a 100kg		-		-
<b>5. Estabilidade de cabeceo a saída de voo acelerado - 4.4.5</b>				
Angulo de cabeceo a saída	cabecea menos de 30°	A	cabecea menos de 30°	A
Fecho ocorre	Não	A	Não	A
<b>6. Estabilidade de cabeceo acionando mandos em voo acelerado - 4.4.6</b>				
Fecho ocorre	Não	A	Não	A
<b>7. Estabilidade de roll e amortecimento - 4.4.7</b>				
Oscilações	Reduzindo	A	Reduzindo	A
<b>8. Estabilidade em espirais suaves - 4.4.8</b>				
Tendencia a voltar a voo recto	Saída espontânea	A	Saída espontânea	A
<b>9. Behaviour exiting a fully developed spiral dive - 4.4.9</b>				
Initial response of glider (first 180°)	No immediate reaction	B	No immediate reaction	B
Tendencia a voltar a voo recto	Saída espontânea	A	Saída espontânea	A
Angulo de rotação para recuperar voo normal	720° a 1080, recuperação espontânea	B	720° a 1080, recuperação espontânea	B
<b>10. Fecho frontal cimétrico - 4.4.10</b>				
Folding lines used	Não		Não	
Entrada	Baloija para traz menos de 45°	A	Baloija para traz menos de 45°	A
Retoma	Espontâneo em menos de 3 segundos	A	Espontâneo em menos de 3 segundos	A
Angulo de cabeceo a saída	30° - 60°   Mantem rumo	B	30° - 60°   Entrada em curva de menos de 90°	B
Castaca ocorre	Não	A	Não	A
Entrada	Baloija para traz menos de 45°	A	Baloija para traz menos de 45°	A
Retoma	Espontâneo em menos de 3 segundos	A	Espontâneo em menos de 3 segundos	A
Angulo de cabeceo a saída	30° - 60°   Mantem rumo	B	30° - 60°   Entrada em curva de menos de 90°	B
Castaca ocorre	Não	A	Não	A
Entrada	Baloija para traz menos de 45°	A	Baloija para traz menos de 45°	A
Retoma	Espontâneo em 3 a 5 segundos	B	Espontâneo em menos de 3 segundos	A
Angulo de cabeceo a saída	30° - 60°   Mantem rumo	B	30° - 60°   Entrada em curva de menos de 90°	B
Castaca ocorre	Não	A	Não	A
<b>11. Saída de perda profunda (parachutagem) - 4.4.11</b>				
Perda profunda alcançada	Sim		Sim	
Retoma	Espontâneo em menos de 3 segundos	A	Espontâneo em menos de 3 segundos	A
Angulo de cabeceo a saída	30° - 60°	B	30° - 60°	B
Mudança de trajectória	Mudando direcção menos de 45°	A	Mudando direcção menos de 45°	A
Castaca ocorre	Não	A	Não	A

12. Saída de ângulo de ataque elevado - 4.4.12					
Retoma	Espontâneo em menos de 3 segundos	A	Espontâneo em menos de 3 segundos	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
13. Saída de perda total - 4.4.13					
Ângulo de cabeceio a saída	30° - 60°	B	30° - 60°	B	
Fecho	Nenhum fecho	A	Nenhum fecho	A	
Cascata sucede (para além de fecho)	Não	A	Não	A	
Baloça para traz	Menos de 45°	A	Menos de 45°	A	
Tensão de linhas	Tensão de quase todas as linhas	A	Tensão de quase todas as linhas	A	
14. Fecho assimétrico (mãos em cima) - 4.4.14					
Folding lines used	Não		Não		
Mudança de trajetória até re-inflar	< 90°	Ângulo de cabeceio ou roll	15° - 45°	A	< 90°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea			A	Re-inflagem espontânea
Total mudança de trajetória	Menos de 360°			A	Menos de 360°
Fecho no lado oposto ocorre	Não			A	Não
Twist alcançado	Não			A	Não
Castaca ocorre	Não			A	Não
Mudança de trajetória até re-inflar	90° - 180°	Ângulo de cabeceio ou roll	15° - 45°	B	90° - 180°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea			A	Re-inflagem espontânea
Total mudança de trajetória	Menos de 360°			A	Menos de 360°
Fecho no lado oposto ocorre	Não			A	Não
Twist alcançado	Não			A	Não
Castaca ocorre	Não			A	Não
Mudança de trajetória até re-inflar	90° - 180°	Ângulo de cabeceio ou roll	15° - 45°	B	< 90°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea			A	Re-inflagem espontânea
Total mudança de trajetória	Menos de 360°			A	Menos de 360°
Fecho no lado oposto ocorre	Não			A	Não
Twist alcançado	Não			A	Não
Castaca ocorre	Não			A	Não
Mudança de trajetória até re-inflar	90° - 180°	Ângulo de cabeceio ou roll	15° - 45°	B	90° - 180°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea			A	Re-inflagem espontânea
Total mudança de trajetória	Menos de 360°			A	Menos de 360°
Fecho no lado oposto ocorre	Não			A	Não
Twist alcançado	Não			A	Não
Castaca ocorre	Não			A	Não
15. Controlo de direcção com fecho assimétrico mantido - 4.4.15					
Capacidade de manter rumo	Sim			A	Sim
Possibilidade de virar 180° em sentido oposto do lado fechado	Sim			A	Sim
Porcentagem de mando entre virar e perda ou autorotação	Mais de 50% de curso simétrico de mando			A	Mais de 50% de curso simétrico de mando
16. Tendência de autorotação mãos em cima - 4.4.16					
Autorotação ocorre	Não			A	Não
17. Tendência de autorotação a baixa velocidade - 4.4.17					
Autorotação ocorre	Não			A	Não
18. Recuperação de autorotação - 4.4.18					
Ângulo de rotação aumenta após largar	Para rotação em menos de 90°			A	Para rotação em menos de 90°
Castaca ocorre	Não			A	Não
19. Bs - 4.4.19					
Mudança de trajetória antes de largar	Mudando direcção menos de 45°			A	Mudando direcção menos de 45°
Comportamento antes de largar	Mantem-se estável com envergadura recta			A	Mantem-se estável com envergadura recta
Recuperação	Espontâneo em menos de 3 segundos			A	Espontâneo em menos de 3 segundos
Ângulo de cabeceio a saída	30° - 60°			A	0° - 30°
Castaca ocorre	Não			A	Não
20. Orelhas - 4.4.20					
Procedimento de entrada	Técnica standard			A	Mandos específicos
Comportamento com orelhas	Voo estável			A	Voo estável
Recuperação	Espontâneo em 3 a 5 segundos			B	Recuperação por acção de piloto em menos de 3 segundos adicionais
Ângulo de cabeceio a saída	0° - 30°			A	0° bis 30°
21. Orelhas com acelerador - 4.4.21					
Procedimento de entrada	Técnica standard			A	Mandos específicos
Comportamento com orelhas	Voo estável			A	Voo estável
Recuperação	Recuperação por acção de piloto em menos de 3 segundos adicionais			B	Recuperação por acção de piloto em menos de 3 segundos adicionais
Ângulo de cabeceio a saída	0° - 30°			A	0° bis 30°
Comportamento imediatamente depois de largar acelerador enquanto se mantem orelhas	Voo estável			A	Voo estável
23. Forma alternativa de controlo de direcção - 4.4.22					
180° de viragem não obtível em 20 segundos	Sim			A	Sim
Perda ou rotação ocorre	Não			A	Não
23. Outro procedimento e/ou configuração descrito no manual de utilizador - 4.4.23					
Procedimento funciona como descrito				NA	NA
Procedimento adaptável a pilotos principiantes				NA	NA
Castaca ocorre				NA	NA
24. Comentários do piloto de testes:					