

FTR - Flight Test Report

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

Fabricante	 Skyman - Fly Market GmbH & Co.KG Am Schönbach 3 D-87637 Eisenberg	Teste número	ESPR-GS-0592/17
		número de série	
Modelo	Sir Edmund 20	Local	Achensee
Comentar			Schruns



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

Data de teste	22.08.2016	Peso mínimo de descolagem	70 kg	Peso máximo de descolagem	100 kg
Piloto de testes		Mike Küng		Pascal Purin	
Harnes		EAPR Equipment		EAPR Equipment	
Peso de descolagem		70 kg		100 kg	

Classificação	B
---------------	----------



Test-critérios	Peso mínimo de descolagem	Avaliação	Peso máximo de descolagem	Avaliação
1. Inflar / descolagem - 4.4.1				
Comportamento a subida	Subida regular e facil	A	Subida regular e facil	A
Tecnica especial requerida na descolagem	Não	A	Não	A
2. Aterragem - 4.4.2				
Tecnica especial requerida na aterragem	Não	A	Não	A
3. Velocidades em linha recta - 4.4.3				
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
4. Força de mandos - 4.4.4				
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		-		-
5. Estabilidade de cabeceo a saída de voo acelerado - 4.4.5				
Angulo de cabeceo a saída	cabecea menos de 30°	A	cabecea menos de 30°	A
Fecho ocorre	Não	A	Não	A
6. Estabilidade de cabeceo acionando mandos em voo acelerado - 4.4.6				
Fecho ocorre	Não	A	Não	A
7. Estabilidade de roll e amortecimento - 4.4.7				
Oscilações	Reduzindo	A	Reduzindo	A
8. Estabilidade em espirais suaves - 4.4.8				
Tendencia a voltar a voo recto	Saída espontânea	A	Saída espontânea	A
9. Behaviour exiting a fully developed spiral dive - 4.4.9				
Initial response of glider (first 180°)	Immediate reduction of rate in turn	A	Immediate reduction of rate in turn	A
Tendencia a voltar a voo recto	Saída espontânea	A	Saída espontânea	A
Angulo de rotação para recuperar voo normal	Menos de 720°, recuperação espontânea	A	Menos de 720°, recuperação espontânea	A
10. Fecho frontal cimétrico - 4.4.10				
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	0° - 30° Mantem rumo	A	0° - 30° Mantem rumo	A
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	0° - 30° Mantem rumo	A	0° - 30° Mantem rumo	A
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	0° - 30° Entrada em curva de menos de 90°	A	30° - 60° Mantem rumo	B
Castaca ocorre	Não	A	Não	A
11. Saída de perda profunda (parachutagem) - 4.4.11				
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	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
13. Saída de perda total - 4.4.13					
Ângulo de cabeço 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 trajectória até re-inflar	< 90°	Ângulo de cabeço ou roll	15° - 45°	A	< 90°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea	A	Re-inflagem espontânea	A	
Total mudança de trajectória	Menos de 360°	A	Menos de 360°	A	
Fecho no lado oposto ocorre	Não	A	Não	A	
Twist alcançado	Não	A	Não	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
Mudança de trajectória até re-inflar	< 90°	Ângulo de cabeço ou roll	15° - 45°	A	< 90°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea	A	Re-inflagem espontânea	A	
Total mudança de trajectória	Menos de 360°	A	Menos de 360°	A	
Fecho no lado oposto ocorre	Não	A	Não	A	
Twist alcançado	Não	A	Não	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
Mudança de trajectória até re-inflar	< 90°	Ângulo de cabeço ou roll	15° - 45°	A	< 90°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea	A	Re-inflagem espontânea	A	
Total mudança de trajectória	Menos de 360°	A	Menos de 360°	A	
Fecho no lado oposto ocorre	Não	A	Não	A	
Twist alcançado	Não	A	Não	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
Mudança de trajectória até re-inflar	< 90°	Ângulo de cabeço ou roll	15° - 45°	A	< 90°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea	A	Re-inflagem espontânea	A	
Total mudança de trajectória	Menos de 360°	A	Menos de 360°	A	
Fecho no lado oposto ocorre	Não	A	Não	A	
Twist alcançado	Não	A	Não	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
Mudança de trajectória até re-inflar	< 90°	Ângulo de cabeço ou roll	15° - 45°	A	< 90°
Comportamento a re-inflar	Re-inflagem espontânea	A	Re-inflagem espontânea	A	
Total mudança de trajectória	Menos de 360°	A	Menos de 360°	A	
Fecho no lado oposto ocorre	Não	A	Não	A	
Twist alcançado	Não	A	Não	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
15. Controlo de direcção com fecho assimétrico mantido - 4.4.15					
Capacidade de manter rumo	Sim	A	Sim	A	
Possibilidade de virar 180° em sentido oposto do lado fechado	Sim	A	Sim	A	
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	A	
16. Tendência de autorotação mãos em cima - 4.4.16					
Autorotação ocorre	Não	A	Não	A	
17. Tendência de autorotação a baixa velocidade - 4.4.17					
Autorotação ocorre	Não	A	Não	A	
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°	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
19. Bs - 4.4.19					
Mudança de trajectória antes de largar	Mudando direcção menos de 45°	A	Mudando direcção menos de 45°	A	
Comportamento antes de largar	Mantem-se estável com envergadura recta	A	Mantem-se estável com envergadura recta	A	
Recuperação	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	
Ângulo de cabeço a saída	0° - 30°	A	0° - 30°	A	
Castaca ocorre	Não	A	Não	A	
20. Orelhas - 4.4.20					
Procedimento de entrada	Técnica standard	A	Técnica standard	A	
Comportamento com orelhas	Voo estável	A	Voo estável	A	
Recuperação	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	
Ângulo de cabeço a saída	0° - 30°	A	0° bis 30°	A	
21. Orelhas com acelerador - 4.4.21					
Procedimento de entrada	Técnica standard	A	Técnica standard	A	
Comportamento com orelhas	Voo estável	A	Voo estável	A	
Recuperação	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	Esponâneo em menos de 3 segundos	A	
Ângulo de cabeço a saída	0° - 30°	A	0° bis 30°	A	
Comportamento imediatamente depois de largar acelerador enquanto se mantem orelhas	Voo estável	A	Voo estável	A	
23. Forma alternativa de controlo de direcção - 4.4.22					
180° de viragem não obtível em 20 segundos	Sim	A	Sim	A	
Perda ou rotação ocorre	Não	A	Não	A	
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:					