


# FTR - Flight Test Report

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

Fabricante	 Nova Vertriebsges.m.b.H Auweg 14 A-6123 Teufens	Test numero	
		número de serie	300-100
Tipo	Triton 2 M	Localidad	Schruns
			Achensee



Rev. 2.1 - 10.05.2013  
 EAPR GmbH - Marktstr. 11  
 D-87730 Bad Grönenbach - Germany

Fecha de ensayo	20.01.2014	Peso minimo en vuelo 90 kg	Peso maximo en vuelo 115 kg
Piloto de ensayo	Hannes Tschofen		Anselm Rauh
Sillas	EAPR Testequipment		EAPR Testequipment
Peso al despegar	90 kg		114 kg

Clasificacion	C
---------------	---



Test criterios	Peso minimo en vuelo	Evaluacion	Peso maximo en vuelo	Evaluacion			
<b>1. Inflado/despegue - 4.1.1</b>							
Comportamiento en elevacion	Suave, progresivo y regular	A	Suave, progresivo y regular	A			
Requerimiento de tecnica especial para el despegue	No	A	No	A			
<b>2. Aterisaje - 4.1.2</b>							
Tecnica de despegue especial requerida	No	A	No	A			
<b>3. Velocidad en vuelo recto - 4.1.3</b>							
Velocidad brazos altos superior a 30 km/h	Si	A	Si	A			
Rango de velocidad al mando superior a 10 km/h	Si	A	Si	A			
Velocidad minima	inferior a 25 km/h	A	inferior a 25 km/h	A			
<b>4. Esfuerzo al mando - 4.1.4</b>							
Evaluacion, peso maximo en vuelo hasta 80 kg		-		-			
Evaluacion, peso maximo en vuelo de 80 kg hasta 100 kg		-		-			
Evaluacion, peso maximo en vuelo superior a 100 kg	Aumento 50cm - 65cm	C	Aumento >65 cm	A			
<b>5 Estabilidad mareo en salida de vuelo acelerado - 4.1.5</b>							
Angulo de abatimiento en salida	Abatimiento inferior a 30 grados	A	Abatimiento inferior a 30 grados	A			
Colapso efectivo	No	A	No	A			
<b>6. Estabilidad mareo durante una accion al mando en vuelo acelerado - 4.1.6</b>							
Colapso efectivo	No	A	No	A			
<b>7. Estabilidad y regulacion del balanceo - 4.1.7</b>							
Oscilacion	Reducidos	A	Reducidos	A			
<b>8. Estabilidad durante una espiral moderada - 4.1.8</b>							
Tendencia a la vuelta al vuelo recto	Salida espontanea	A	Salida espontanea	A			
<b>9. Comportamiento durante un giro rapido a 360 grados - 4.1.9</b>							
Tasa de caida despues de dos curvas	Superior a 14 m/s	B	Superior a 14 m/s	B			
<b>10. Cerramiento frontal simetrico - 4.1.10</b>							
Entrada	Peso acelerado	Volceo hacia atras inferior a 45 grados	A	Volceo hacia atras inferior a 45 grados	A		
Salida		Esponanea inferior a 3s	A	Esponanea entre 3 s y 5 s	B		
Angulo de abatimiento en salida		0° - 30°	Manteniendo la trayectoria	A	30° - 60°	Entrada en curva de menos de 90 grados	B
Cascada efectiva		No		A	No		A
Entrada	acelerado	Volceo hacia atras superior a 45 grados	C	Volceo hacia atras superior a 45 grados	C		
Salida		Esponanea entre 3 s y 5 s	B	Esponanea entre 3 s y 5 s	B		
Angulo de abatimiento en salida		30° - 60°	Manteniendo la trayectoria	B	30° - 60°	Entrada en curva de menos de 90 grados	B
Cascada efectiva		No		A	No		A
<b>11. Salida de fase paracaidal - 4.1.11</b>							

Fase paracaída cumplida	Si		Si						
Salida	Espontanea inferior a 3s	A	Espontanea inferior a 3s	A					
Angulo de abatimiento en salida	30° - 60°	B	30° - 60°	B					
Cambio de trayectorio	Cambio de trayectoria inferior a 45 grados	A	Cambio de trayectoria inferior a 45 grados	A					
Cascada efectiva	No	A	No	A					
<b>12. Salida de pasaje a angulos de incidencia - 4.1.12</b>									
Salida	Espontanea inferior a 3s	A	Espontanea inferior a 3s	A					
Cascada efectiva	No	A	No	A					
<b>13. Salida de un rodeo estabilizado mantenido - 4.1.13</b>									
Angulo de abatimiento en salida	30° - 60°	B	60° - 90°	C					
Colapso efectivo	Sin colapso	A	Sin colapso	A					
Cascada efectiva	No	A	No	A					
Bascula hacia atras	Inferior a 45 grados	A	Inferior a 45 grados	A					
tension de las cuerdas	Tension de casi todas las lineas	A	Tension de casi todas las lineas	A					
<b>14. Cerramiento asimetrico - 4.1.14</b>									
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Sin aceleracion, max 50 por cientos colapso	< 90°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	A	< 90°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	A
Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo		A	Re-inflado instantaneo		A		
Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados		A	Inferior a 360 grados		A		
Cerradura efectiva al lado opuesto		No		A	No		A		
Twist efectivo		No		A	No		A		
Cascada efectiva		No		A	No		A		
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Sin aceleracion, max 75 por cientos colapso	180° - 360°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	C	90° - 180°	Abatimiento comprendido entre	45° - 60°	C
Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo		A	Re-inflado instantaneo		A		
Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados		A	Inferior a 360 grados		A		
Cerradura efectiva al lado opuesto		No		A	No		A		
Twist efectivo		No		A	No		A		
Cascada efectiva		No		A	No		A		
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Acelerado, max 50 por cientos colapso	90° - 180°	Abatimiento comprendido entre	45° - 60°	C	< 90°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	A
Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo		A	Re-inflado instantaneo		A		
Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados		A	Inferior a 360 grados		A		
Cerradura efectiva al lado opuesto		No		A	No		A		
Twist efectivo		No		A	No		A		
Cascada efectiva		No		A	No		A		
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Acelerado, max 75 por cientos colapso	180° - 360°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	C	180° - 360°	Abatimiento comprendido entre	45° - 60°	C
Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo		A	Re-inflado instantaneo		A		
Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados		A	Inferior a 360 grados		A		
Cerradura efectiva al lado opuesto		No		A	Si, sin curva invertida		C		
Twist efectivo		No		A	No		A		
Cascada efectiva		No		A	No		A		
<b>15. Control de trayecto con cerradura asimetica mantenida - 4.1.15</b>									
Capacidad en vuelo recto	Si	A	Si	A					
Curva a 180 grados en diez segundos , por el lado opuesto a la cerradura	Si	A	Si	A					
Percentage de mando entre la curva y el colapso	De 25 a 50 per cientos del debatimiento de los mandos simetricos	C	Superior a 50 per cientos al debatimiento de los mandos simetricos	A					
<b>16. Tendencia al descontrol / vuelta brazos en alto - 4.1.16</b>									
Colapso efectivo	No	A	No	A					
<b>17. Prueba de tendencia al descontrol a baja velocidad - 4.1.17</b>									
Colapso efectivo	No	A	No	A					
<b>18. Salida de un volceo desarrollado - 4.1.18</b>									
Angulo de rotacion despues de soltar los mandos	sale de la espiral entre de 90 grados y 180 grados	C	sale de la espiral entre de 90 grados y 180 grados	C					
Cascada efectiva	No	A	No	A					
<b>19. Descolgamiento a los B - 4.1.19</b>									
Cambio de trayectorio antes de soltar		NA		NA					
Comportamiento antes de soltar		NA		NA					
Salida		NA		NA					
Angulo de abatimiento en salida		NA		NA					
Cascada efectiva		NA		NA					
<b>20. Orejas grandes - 4.1.20</b>									
Procedimiento de entrada	Tecnica standard	A	Tecnica standard	A					
Comportamiento mientras orejas grandes	Vuelo estabil	A	Vuelo estabil	A					
Salida	Salida con accion del piloto inferior a 3 s suplementarios	B	Epontanea entre 3 s y 5 s	B					
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°	A	0° bis 30°	A					
<b>21. Orejas grandes en vuelo acelerado - 4.1.21</b>									
Procedimiento de entrada	Tecnica standard	A	Tecnica standard	A					
Comportamiento mientras orejas grandes	Vuelo estabil	A	Vuelo estabil	A					
Salida	Salida con accion del piloto inferior a 3 s suplementarios	B	Salida con accion del piloto inferior a 3 s suplementarios	B					
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°	A	0° bis 30°	A					
Comportamiento despues de soltar el acelelador orejas grandes mantenidas	Vuelo estabil	A	Vuelo estabil	A					
<b>22. Comportamiento en salida de espiral - 4.1.22</b>									

Tendencia a la vuelta al vuelo recto	Salida espontanea	A	Salida espontanea	A
Angulo de rotacion para volver al vuelo normal	Comprendido entre 720° y 1080°, salida espontanea	C	Comprendido entre 720° y 1080°, salida espontanea	C
<b>23. Mandos de direccion alternativa - 4.1.23</b>				
Curva a 180 grados posible en 20 s	Si	A	Si	A
Descolgamiento o colapso efectivo	No	A	No	A
<b>24. Otro procedimiento o configuracion de vuelo que los descritos en el manual - 4.1.24</b>				
Funcionamiento correcto del procedimiento		NA		NA
Procedimiento adaptado a los pilotos principiantes		NA		NA
Cascada efectiva		NA		NA
<b>25. Observaciones del piloto de ensayo</b>				
Copyright Ralf Antz 2014	Este informe de vuelo ha sido generado automaticamente y no necesita firma			