


Fabricante		Test numero	EAPR-GS-7385/11
		Fecha de ensayo	02.02-13.02.2011
Tipo	BION 36	Localidad	Schruns /Walensee



EAPR e.V - Marktstr. 11 - D-87730 Bad Grönenbach - Germany

	<b>Peso minimo en vuelo</b>	<b>Peso maximo en vuelo</b>	
Piloto de ensayo	Tschofen Johannes	Anselm Rauh	Anselm Rauh
Sillas	Academy TestEquipment	EAPR Testequipment	
Peso al despegar	115 kg	230 kg	



Clasificacion	<b>B</b>
---------------	----------



Test criterios	Peso minimo en vuelo	Evaluacion	Peso maximo en vuelo	Evaluacion	
<b>1. Infiado/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	25km/h hasta 30 kmh	B	
<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 >65 cm	A	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	Hasta 12 m/s	A	Superior a 14 m/s	B	
<b>10. Cerramiento frontal simetrico - 4.1.10</b>					
Entrada	Paso acelerado	Volceo hacia atras inferior a 45 grados	A	Volceo hacia atras inferior a 45 grados	A
Salida		Esponanea inferior a 3s	A	Esponanea inferior a 3s	A
Angulo de abatimiento en salida		0° - 30°   Manteniendo la trayectoria	A	0° - 30°   Manteniendo la trayectoria	A
Cascada efectiva		No	A	No	A
Entrada	acelerado	Volceo hacia atras inferior a 45 grados	A	Volceo hacia atras inferior a 45 grados	A
Salida		Esponanea inferior a 3s	A	Esponanea inferior a 3s	A
Angulo de abatimiento en salida		0° - 30°   Manteniendo la trayectoria	A	0° - 30°   Manteniendo la trayectoria	A
Cascada efectiva		No	A	No	A

11. Salida de fase paracaidal - 4.1.11									
Fase paracaidal cumplida	Si				Si				
Salida	Esponanea inferior a 3s		A		Esponanea inferior a 3s				A
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°		A		0° - 30°				A
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
12. Salida de pasaje a angulos de incidencia - 4.1.12									
Salida	Esponanea inferior a 3s		A		Esponanea inferior a 3s				A
Cascada efectiva	No		A		No				A
13. Salida de un rodeo estabilizado mantenido - 4.1.13									
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°		A		30° - 60°				B
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
14. Cerramiento asimetrico - 4.1.14									
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Sin aceleracion, max 50 por cientos colapso	< 90°	Abatimiento comprendido entre	0° - 15°	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	< 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	Aceleracion, max 50 por cientos colapso	< 90°	Abatimiento comprendido entre	0° - 15°	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	Aceleracion, max 75 por cientos colapso	< 90°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	A	90° - 180°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	B
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		
15. Control de trayecto con cerradura asimetrica mantenida - 4.1.15									
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
Porcentage de mando entre la curva y el colapso	Superior a 50 per cientos al debatimiento de los mandos simetricos		A		Superior a 50 per cientos al debatimiento de los mandos simetricos				A
16. Tendencia al descontrol / vuelta brazos en alto - 4.1.16									
Colapso efectivo	No		A		No				A
17. Prueba de tendencia al descontrol a baja velocidad - 4.1.17									
Colapso efectivo	No		A		No				A
18. Salida de un volceo desarrollado - 4.1.18									
Angulo de rotacion despues de soltar los mandos	Sale de la espiral en menos de 90 grados		A		Sale de la espiral en menos de 90 grados				A
Cascada efectiva	No		A		No				A
19. Descolgamiento a los B - 4.1.19									
Cambio de trayectorio antes de soltar	Cambio de trayectoria inferior a 45 grados		A		Cambio de trayectoria inferior a 45 grados				A
Comportamiento antes de soltar	Manten de la estabilidad con envergadura recta		A		Manten de la estabilidad con envergadura recta				A
Salida	Esponanea inferior a 3s		A		Esponanea inferior a 3s				A
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°		A		0° - 30°				A
Cascada efectiva	No		A		No				A
20. Orejas grandes - 4.1.20									
Procedimiento de entrada	Mandos especificos		A		Tecnica standard				A
Comportamiento mientras orejas grandes	Vuelo estable		A		Vuelo estable				A
Salida	Esponanea inferior a 3s		A		Esponanea inferior a 3s				A
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°		A		0° bis 30°				A
21. Orejas grandes en vuelo acelerado - 4.1.21									
Procedimiento de entrada	Mandos especificos		A		Tecnica standard				A
Comportamiento mientras orejas grandes	Vuelo estable		A		Vuelo estable				A
Salida	Esponanea inferior a 3s		A		Esponanea inferior a 3s				A
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°		A		0° bis 30°				A
Comportamiento despues de soltar el acelerador orejas grandes mantenidas	Vuelo estable		A		Vuelo estable				A

22. Comportamiento en salida de espiral - 4.1.22				
Tendencia a la vuelta al vuelo recto	Salida espontanea	A	Salida espontanea	A
Angulo de rotacion para volver al vuelo normal	Inferior a 720 grados , salida espontanea	A	Inferior a 720 grados , salida espontanea	A
23. Mandos de direccion alternativa - 4.1.23				
Curva a 180 grados posible en 20 s	Si	A	Si	A
Descolgamiento o colapso efectivo	No	A	No	A
24. Otro procedimiento o configuracion de vuelo que los descritos en el manual - 4.1.24				
Funcionamiento correcto del procedimiento		NA		NA
Procedimiento adaptado a los pilotos principiantes		NA		NA
Cascada efectiva		NA		NA
25. Observaciones del piloto de ensayo				
	* Beim Manövrer "Verhalten in Steilen Kurven" konnte nur eine Sinkgeschwindigkeit von 7m/s erreicht werden.		Schirm zieht ab ca.8m/s Sinken zügig weiter in dieSpirale,	
			leitet aber dann selbständig nach 720° aus!	
			B-Stall kann aufgrund der hohen Last nur mit	
			Hilfe des Passagiers eingeleitet werden	
Copyright Ralf Antz 2010		Este informe de vuelo ha sido generado automaticamente y no necesita firma		