

Fabricante		Test numero	EAPR-GS-7634/12
		Localidad	Schruns
Tipo	SuperSimple L	Bad Grönenbach:	19.08.12



EAPR GmbH - Marktstr. 11 - D-87730 Bad Grönenbach - Germany

Fecha de ensayo	Peso minimo en vuelo 18.08.12		Peso maximo en vuelo 11.08.12	
Piloto de ensayo	Hannes Tschofen		Anselm Rauh	
Sillas	Academy Test Equipment		EAPR Testequipment	
Peso al despegar	100 kg		130 kg	

Clasificacion	A
---------------	---



Test criterios	41139	Evaluacion	41132	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	Aumento > 60cm	A		-			
Evaluacion, peso maximo en vuelo superior a 100 kg		-	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	12m/s hasta 14 m/s	A	12m/s hasta 14 m/s	A			
<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	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	No	A	No	A	
<b>11. Salida de fase paracaidal - 4.1.11</b>							

Fase paracaída cumplida	Si		Si						
Salida	Esponánea inferior a 3s	A	Esponánea 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					
<b>12. Salida de pasaje a angulos de incidencia - 4.1.12</b>									
Salida	Esponánea inferior a 3s	A	Esponánea 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	0° - 30°	A	0° - 30°	A					
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	0° - 15°	A	< 90°	Abatimiento comprendido entre	0° - 15°	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	Acelerado, 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	Acelerado, 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		
<b>15. Control de trayecto con cerradura asimetrica 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					
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					
<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 en menos de 90 grados	A	Sale de la espiral en menos de 90 grados	A					
Cascada efectiva	No	A	No	A					
<b>19. Descolgamiento a los B - 4.1.19</b>									
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	Esponánea inferior a 3s	A	Esponánea inferior a 3s	A					
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°	A	0° - 30°	A					
Cascada efectiva	No	A	No	A					
<b>20. Orejas grandes - 4.1.20</b>									
Procedimiento de entrada	Mandos especificos	A	Mandos especificos	A					
Comportamiento mientras orejas grandes	Vuelo estabil	A	Vuelo estabil	A					
Salida	Esponánea inferior a 3s	A	Esponánea inferior a 3s	A					
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	Mandos especificos	A	Mandos especificos	A					
Comportamiento mientras orejas grandes	Vuelo estabil	A	Vuelo estabil	A					
Salida	Esponánea inferior a 3s	A	Esponánea 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 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	Inferior a 720 grados , salida espontanea	A	Inferior a 720 grados , salida espontanea	A
<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 2010	Este informe de vuelo ha sido generado automaticamente y no necesita firma			