

# FTR - Flight Test Report

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

Fabricante	 Swing Flugsportgeräte GmbH An der Letten 4 D-82290 Landsberied	Test numero	EAPR-GS-0172/14
		número de serie	427-172-Discus-XL
Tipo	Discus XL	Localidad	Gardasee
Comentario	Schulungstauglich		Achensee



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

Fecha de ensayo	27.03.2014	Peso mínimo en vuelo	105 kg	Peso máximo en vuelo	130 kg
Piloto de ensayo	Mario Eder			Anselm Rau	
Sillas	EAPR Testgurtzeug			EAPR schwer	
Peso al despegar		105 kg		129 kg	

Clasificación	A
---------------	---



Test criterios	Peso mínimo en vuelo	Evaluación	Peso máximo en vuelo	Evaluación	
<b>1. Inflado/despegue - 4.1.1</b>					
Comportamiento en elevación	Suave, progresivo y regular	A	Suave, progresivo y regular	A	
Requerimiento de técnica especial para el despegue	No	A	No	A	
<b>2. Aterisaje - 4.1.2</b>					
Técnica 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 mínima	inferior a 25 km/h	A	inferior a 25 km/h	A	
<b>4. Esfuerzo al mando - 4.1.4</b>					
Evaluación, peso máximo en vuelo hasta 80 kg		-		-	
Evaluación, peso máximo en vuelo de 80 kg hasta 100 kg		-		-	
Evaluación, peso máximo 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 acción al mando en vuelo acelerado - 4.1.6</b>					
Colapso efectivo	No	A	No	A	
<b>7. Estabilidad y regulación del balanceo - 4.1.7</b>					
Oscilación	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 caída 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	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 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
<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		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		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		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
		Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo	A
		Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados	A
		Cerradura efectiva al lado opuesto		No	A
		Twist efectivo		No	A
		Cascada efectiva		No	A
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Sin aceleracion, max 75 por cientos colapso	90° - 180°	Abatimiento comprendido entre	0° - 15°	A
		Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo	A
		Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados	A
		Cerradura efectiva al lado opuesto		No	A
		Twist efectivo		No	A
		Cascada efectiva		No	A
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Acelerado, max 50 por cientos colapso	< 90°	Abatimiento comprendido entre	0° - 15°	A
		Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo	A
		Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados	A
		Cerradura efectiva al lado opuesto		No	A
		Twist efectivo		No	A
		Cascada efectiva		No	A
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Acelerado, max 75 por cientos colapso	90° - 180°	Abatimiento comprendido entre	0° - 15°	A
		Comportamiento al reinflado		Re-inflado instantaneo	A
		Cambio total de trayectorio		Inferior a 360 grados	A
		Cerradura efectiva al lado opuesto		No	A
		Twist efectivo		No	A
		Cascada efectiva		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		Espontanea inferior a 3s	A	Espontanea 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		Espontanea inferior a 3s	A	Espontanea 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		Espontanea inferior a 3s	A	Espontanea inferior a 3s	A
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	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 2014		Este informe de vuelo ha sido generado automaticamente y no necesita firma		