


Fabricante		Test numero	EAPR-GS-7699/13
		Localidad	Stubaital
Tipo	Mistral 7 S	Bad Grönbach:	08.03.13
Comentario			



Rev. 2.0 - 25.01.2013

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

Fecha de ensayo	Peso minimo en vuelo 05.03.13		Peso maximo en vuelo 07.03.13	
Piloto de ensayo	Mike Küng		Hannes Tschofen	
Sillas	EAPR-Testequipment		Academy Test Equipment	
Peso al despegar	75 kg		95 kg	

Clasificacion	B
---------------	----------



Test criterios	Peso minimo en vuelo	Evaluacion	Peso maximo en vuelo	Evaluacion			
1. Inflado/despegue - 4.1.1							
Comportamiento en elevacion	Suave, progresivo y regular	A	Suave, progresivo y regular	A			
Requerimiento de tecnica especial para el despegue	No	A	No	A			
2. Aterisaje - 4.1.2							
Tecnica de despegue especial requerida	No	A	No	A			
3. Velocidad en vuelo recto - 4.1.3							
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			
4. Esfuerzo al mando - 4.1.4							
Evaluacion, peso maximo en vuelo hasta 80 kg	Aumento > 55cm	A		-			
Evaluacion, peso maximo en vuelo de 80 kg hasta 100 kg		-	Aumento > 60cm	A			
Evaluacion, peso maximo en vuelo superior a 100 kg		-		-			
5 Estabilidad mareo en salida de vuelo acelerado - 4.1.5							
Angulo de abatimiento en salida	Abatimiento inferior a 30 grados	A	Abatimiento inferior a 30 grados	A			
Colapso efectivo	No	A	No	A			
6. Estabilidad mareo durante una accion al mando en vuelo acelerado - 4.1.6							
Colapso efectivo	No	A	No	A			
7. Estabilidad y regulacion del balanceo - 4.1.7							
Oscilacion	Reducidos	A	Reducidos	A			
8. Estabilidad durante una espiral moderada - 4.1.8							
Tendencia a la vuelta al vuelo recto	Salida espontanea	A	Salida espontanea	A			
9. Comportamiento durante un giro rapido a 360 grados - 4.1.9							
Tasa de caida despues de dos curvas	12m/s hasta 14 m/s	A	Superior a 14 m/s	B			
10. Cerramiento frontal simetrico - 4.1.10							
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 entre 3 s y 5 s	B		
Angulo de abatimiento en salida		30° - 60°	Manteniendo la trayectoria	B	30° - 60°	Manteniendo la trayectoria	B
Cascada efectiva		No	No	A	No	A	
11. Salida de fase paracaidal - 4.1.11							

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					
12. Salida de pasaje a angulos de incidencia - 4.1.12									
Salida	Esponánea inferior a 3s	A	Esponánea 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	30° - 60°	B	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	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° - 180°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	B	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		
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Acelerado, max 50 por cientos colapso	90° - 180°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	B	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		
Cambio de trayectorio antes del reinflado	Acelerado, max 75 por cientos colapso	90° - 180°	Abatimiento comprendido entre	15° - 45°	B	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	Esponánea inferior a 3s	A	Esponánea inferior a 3s	A					
Angulo de abatimiento en salida	0° - 30°	A	30° - 60°	A					
Cascada efectiva	No	A	No	A					
20. Orejas grandes - 4.1.20									
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					
21. Orejas grandes en vuelo acelerado - 4.1.21									
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					
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				
Copyright Ralf Antz 2013	Este informe de vuelo ha sido generado automaticamente y no necesita firma			