



## Flight test report: EN



|                |  |                      |              |
|----------------|--|----------------------|--------------|
| Manufacturer   | Gradient s.r.o.  | Certification number | PG_0339.2010 |
| Address        | Plzenska 221/130<br>150 00 Praha 5 - Motol<br>Czech Republic | Date of flight test  | 29. 04. 2010 |
| Representative | Dupal Ondrej   | Place of test        | Villeneuve   |
| Glider model   | Avax XC3 26  | Classification       | D            |
| Trimmer        | no   |                      |              |

|                             |                     |                           |
|-----------------------------|---------------------|---------------------------|
| Test pilot                  | Thurnheer Claude    | Zoller Alain              |
| Harness                     | Sup' Air - Access M | Sky Paragliders - Skywish |
| Total weight in flight (kg) | 90                  | 105                       |

|  |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
| 1. Наполнение купола/взлет   | A                                       |   |   |   |
| Поведение при подъеме  | Плавный, легкий и постоянный подъем     | A | Плавный, легкий и постоянный подъем     | A |
| Требуется ли специальная техника для старта  | Нет                                     | A | Нет                                     | A |
| 2. Приземление   | A                                       |   |   |   |
| Требуется ли специальная техника для посадки   | Нет                                     | A | Нет                                     | A |
| 3. Скорости в прямолинейном полете   | B                                       |   |   |   |
| Триммерная скорость более 30 км/ч  | Да                                      | A | Да                                      | A |
| Диапазон скоростей (при использовании клевант) более 10 км/ч                           | Да                                      | A | Да                                      | A |
| Минимальная скорость   | От 25 до 30 км/ч                        | B | От 25 до 30 км/ч                        | B |
| 4. Ход клевант   | C                                       |   |   |   |
| Макс. взлетный вес до 80 Кг  |   |   |   |   |
| Симметричное усилие на клевантах / перемещение клевант                                 | Нет данных                              | 0 | Нет данных                              | 0 |
| Макс. взлетный вес от 80 до 100Кг  |   |   |   |   |
| Симметричное усилие на клевантах / перемещение клевант                                 | возрастает / 45см – 60см                | C | Нет данных                              | 0 |
| Макс. взлетный вес более 100 Кг  |   |   |   |   |
| Симметричное усилие на клевантах / перемещение клевант                                 | Нет данных                              | 0 | возрастает / 50см – 65см                | C |
| 5. Стабильность по тангажу при выходе из акселерированного полета                      | A                                       |   |   |   |
| Угол пикирования при выходе  | Угол пикирования менее 30град           | A | Угол пикирования менее 30град           | A |
| Складывания возникают  | Нет                                     | A | Нет                                     | A |
| 6. Стабильность по тангажу при управлении клевантами во время акселерированного полета | A                                       |   |   |   |
| Складывания возникают  | Нет                                     | A | Нет                                     | A |
| 7. Стабильность по крену и демпфирование   | A                                       |   |   |   |
| Раскачка   | Уменьшается                             | A | Уменьшается                             | A |
| 8. Стабильность в плавных спиралях   | A                                       |   |   |   |
| Тенденция к возвращению в прямолинейный полет  | Самопроизвольный выход                  | A | Самопроизвольный выход                  | A |
| 9. Поведение в крутом повороте   | B                                       |   |   |   |
| Скорость снижения после 2-х спиралей   | Более 14 м/с                            | B | Более 14 м/с                            | B |
| 10. Симметричные фронтальные складывания   | D                                       |   |   |   |
| Вход   | Прокачивание назад менее чем на 45 град | A | Прокачивание назад менее чем на 45 град | A |

|   |  |   |   |   |
|---|--|---|---|---|
| Выход   | Самопроизвольный, от 3 с до 5 с                      | B | Выход при действиях пилота менее чем за следующие 3 с | D |
| Угол пикирования при выходе / Изменение курса                                 | Пикирование 0-30 град / Удерживается курс            | A | Пикирование 0-30 град / Поворот менее 90 град         | A |
| Возникновение каскадов<br>На акселераторе                                     | Нет  | A | Нет   | A |
| Вход  | Прокачивание назад более чем на 45 град              | C | Прокачивание назад более чем на 45 град               | C |
| Выход   | Самопроизвольный, менее чем за 3 с                   | A | Выход при действиях пилота за следующие 3 с – 5 с     | D |
| Угол пикирования при выходе / Изменение курса                                 | Пикирование 0-30 град / Поворот от 90 до 180 град    | C | Пикирование 0-30 град / Поворот менее 90 град         | A |
| Возникновение каскадов  | Нет  | A | Нет   | A |
| 11. Выход из глубокого срыва (парашютный срыв)                                | A  |   |   |   |
| Глубокий срыв достигнут   | Да   | A | Нет   | A |
| Выход   | Самопроизвольный в теч. менее 3 сек                  | A | Самопроизвольный в теч. менее 3 сек                   | A |
| Угол пикирования вперед при выходе  | Угол пикирования от 0 до 30 град                     | A | Угол пикирования от 0 до 30 град                      | A |
| Изменение курса   | Изменение курса менее чем на 45 град                 | A | Изменение курса менее чем на 45 град                  | A |
| Возникновение каскадов  | Нет  | A | Нет   | A |
| 12. Выход из большого угла атаки (подвисания)                                 | A  |   |   |   |
| Выход   | Самопроизвольный в теч. менее 3 сек                  | A | Самопроизвольный в теч. менее 3 сек                   | A |
| Возникновение каскадов  | Нет  | A | Нет   | A |
| 13. Выход из установившегося полного срыва.                                   | B  |   |   |   |
| Угол пикирования вперед при выходе  | Угол пикирования от 0 до 30 град                     | A | Угол пикирования от 30 до 60 град                     | B |
| Складывания   | Складываний нет                                      | A | Складываний нет                                       | A |
| Возникают каскады (другие, нежели складывания)                                | Нет  | A | Нет   | A |
| Заброс назад  | Менее 45 град  | A | Менее 45 град   | A |
| Натяжение строп   | большинство строп натянуто                           | A | большинство строп натянуто                            | A |
| 14. Ассиметричное сложение  | D  |   |   |   |
| При сложении 50%  |  |   |   |   |
| Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена | Менее 90 град / Угол пикирования или крена 15–45град | A | Менее 90 град / Угол пикирования или крена 15–45град  | A |
| Поведение при наполнении  | Самопроизвольное наполнение                          | A | Наполнение менее чем за 3 с с начала действий пилота  | C |
| Полное изменение курса  | менее 360 град                                       | A | менее 360 град  | A |
| Возникают ли складывания на противоположной консоли                           | Нет  | A | Нет   | A |
| Твист   | Не возникает   | A | Не возникает  | A |
| Каскады возникают   | нет  | A | нет   | A |
| При сложении 75%  |  |   |   |   |
| Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена | 90 – 180 град / Угол пикирования или крена 60–90град | C | 90 – 180 град / Угол пикирования или крена 60–90град  | C |
| Поведение при наполнении  | Наполнение менее чем за 3 с с начала действий пилота | C | Наполнение менее чем за 3 с с начала действий пилота  | C |
| Полное изменение курса  | менее 360 град                                       | A | менее 360 град  | A |
| Возникают ли складывания на противоположной консоли                           | Нет  | A | Да, но нет противоположного разворота                 | C |
| Твист   | Не возникает   | A | Не возникает  | A |
| Каскады возникают   | нет  | A | нет   | A |
| При сложении 50% на акселераторе  |  |   |   |   |
| Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена | Менее 90 град / Угол пикирования или крена 15–45град | A | Менее 90 град / Угол пикирования или крена 15–45град  | A |

|   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
| Поведение при наполнении  | Самопроизвольное наполнение                               | A | Наполнение менее чем за 3 с с начала действий пилота      | C |
| Полное изменение курса  | менее 360 град  | A | менее 360 град  | A |
| Возникают ли складывания на противоположной консоли                           | Нет   | A | Нет   | A |
| Твист   | Не возникает  | A | Не возникает  | A |
| Каскады возникают   | нет   | A | нет   | A |
| При сложении 75% на акселераторе  |   |   |   |   |
| Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена | 180 – 360 град / Угол пикирования или крена 45–60град     | C | 90 – 180 град / Угол пикирования или крена 45–60град      | C |
| Поведение при наполнении  | Самопроизвольное наполнение                               | A | Наполнение в течение 3-5 сек с начала действий пилота     | D |
| Полное изменение курса  | менее 360 град  | A | менее 360 град  | A |
| Возникают ли складывания на противоположной консоли                           | Да, но нет противоположного разворота                     | C | Да, но нет противоположного разворота                     | C |
| Твист   | Не возникает  | A | Не возникает  | A |
| Каскады возникают   | нет   | A | нет   | A |
| 15. Контроль курса с удерживаемым асимметричным сложением                     | A   |   |   |   |
| Способен удерживать курс  | Да  | A | Да  | A |
| Разворот на 180 град от сложенной стороны возможен в течение 10 с             | Да  | A | Да  | A |
| Расход клевант между поворотом и срывом или штопором                          | Более 50% симметричного расхода клевант                   | A | Более 50% симметричного расхода клевант                   | A |
| 16. Тенденция к негативной спирали на триммерной скорости                     | A   |   |   |   |
| Негативная спираль возникает  | Нет   | A | Нет   | A |
| 17. Тенденция к негативной спирали на малой скорости                          | A   |   |   |   |
| Негативная спираль возникает  | Нет   | A | Нет   | A |
| 18. Выход из установившейся негативной спирали                                | A   |   |   |   |
| Угол докручивания негативной спирали (н.с.) после отпускания клевант          | Н.с. прекращается менее чем за 90 град                    | A | Н.с. прекращается менее чем за 90 град                    | A |
| Каскады возникают   | Нет   | A | Нет   | A |
| 19. Б-свал  | D   |   |   |   |
| Изменение курса перед отпусанием  | Изменение курса более 45 град                             | C | Изменение курса более 45 град                             | C |
| Поведение перед отпусанием  | Остается стабильным без полного размаха                   | C | Остается стабильным без полного размаха                   | C |
| Выход   | Выход при действиях пилота менее чем за последующие 3 сек | D | Выход при действиях пилота между последующими 3с и 5с     | D |
| Угол пикирования вперед при выходе  | Пикирование вперед 0-30град                               | A | Пикирование вперед 30-60град                              | A |
| Каскады возникают   | Нет   | A | Нет   | A |
| 20. Большие уши   | B   |   |   |   |
| Процедура входа   | Стандартная техника                                       | A | Стандартная техника                                       | A |
| Поведение во время больших ушей   | Стабильный полет  | A | Стабильный полет  | A |
| Выход   | Выход при действиях пилота менее чем за последующие 3 сек | B | Выход при действиях пилота менее чем за последующие 3 сек | B |
| Угол пикирования вперед при выходе  | Пикирование вперед 0-30град                               | A | Пикирование вперед 0-30град                               | A |
| 21. Большие уши при акселерированном полете                                   | B   |   |   |   |
| Процедура входа   | Стандартная техника                                       | A | Стандартная техника                                       | A |
| Поведение во время больших ушей   | Стабильный полет  | A | Стабильный полет  | A |
| Выход   | Выход при действиях пилота менее чем за последующие 3 сек | B | Выход при действиях пилота менее чем за последующие 3 сек | B |

|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
| Угол пикирования вперед при выходе  | Пикирование вперед 0-30град            | A | Пикирование вперед 0-30град            | A |
| Поведение сразу после отпускания акселератора при удержании больших ушей                | Стабильный полет                       | A | Стабильный полет                       | A |
| 22. Поведение при выходе из крутой спирали  | A                                      |   |  |   |
| Тенденция к возвращению в прямолинейный полет   | Самопроизвольный выход                 | A | Самопроизвольный выход                 | A |
| Угол поворота для выхода в нормальный полет   | Менее 720 град, самопроизвольный выход | A | Менее 720 град, самопроизвольный выход | A |
| Скорость снижения при оценке спиральной устойчивости                                    | 16                                     |   | 23                                     |   |
| 23. Альтернативные методы контроля курса  | A                                      |   |  |   |
| Поворот на 180 град выполняется за 20с  | Да                                     | A | Да                                     | A |
| Срыв или штопор возникают   | Нет                                    | A | Нет                                    | A |
| 24. Любые другие летные режимы и/или конфигурации, описанные в инструкции пользователя. | 0                                      |   |  |   |
| Режимы работают, как описано  | Нет данных                             | 0 | Нет данных                             | 0 |
| Режимы подходят для начинающих пилотов  | Нет данных                             | 0 | Нет данных                             | 0 |
| Каскады возникают   | Нет данных                             | 0 | Нет данных                             | 0 |
| 25. Комментарии тест-пилота   |  |   |  |   |
| Comments  |  |   |  |   |